



Aalborg Universitet

AALBORG UNIVERSITY
DENMARK

Anker Lohmann-Hansen

en ingeniør og hans tid

Hovgesen, Henrik Harder

Publication date:
2006

Document Version
Også kaldet Forlagets PDF

[Link to publication from Aalborg University](#)

Citation for published version (APA):
Hovgesen, H. H. (red.) (2006). *Anker Lohmann-Hansen: en ingeniør og hans tid*. Institut for Samfundsudvikling og Planlægning, Aalborg Universitet.

General rights

Copyright and moral rights for the publications made accessible in the public portal are retained by the authors and/or other copyright owners and it is a condition of accessing publications that users recognise and abide by the legal requirements associated with these rights.

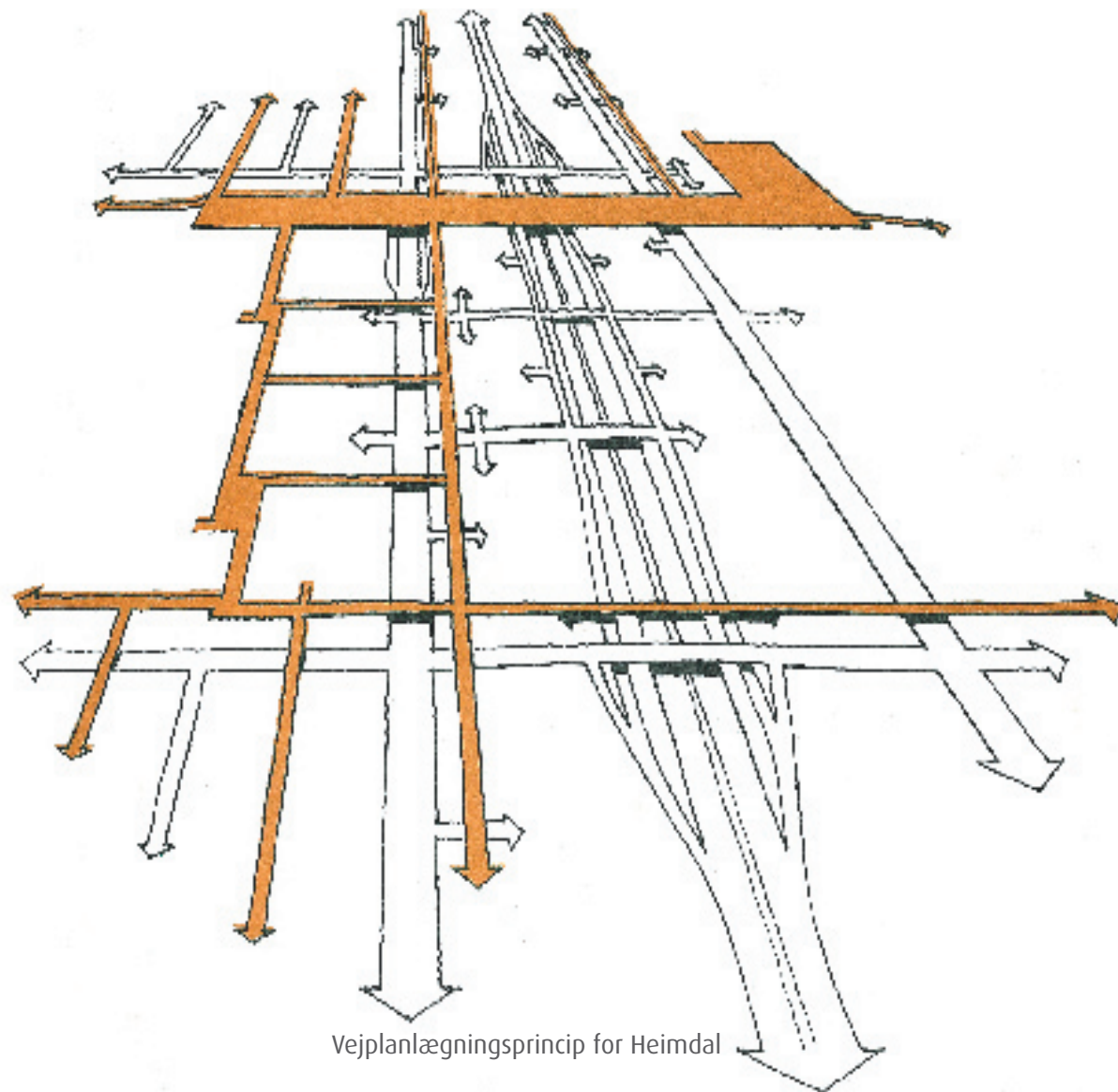
- Users may download and print one copy of any publication from the public portal for the purpose of private study or research.
- You may not further distribute the material or use it for any profit-making activity or commercial gain
- You may freely distribute the URL identifying the publication in the public portal -

Take down policy

If you believe that this document breaches copyright please contact us at vbn@aub.aau.dk providing details, and we will remove access to the work immediately and investigate your claim.

ANKER LOHMANN-HANSEN

en ingeniør og hans tid



Vejplanlægningsprincip for Heimdal

Aalborg Universitet 2006

*"Han vil stoppe ny motorvej"
"Den nye motorvejsindføring til
Aalborg er overflødig, hævder Aal-
borg-ingeniør. Han vil have byg-
geriet stoppet og sprængt alle vej-
broerne i luften."*

Overgaard, O. 1974, Aalborg Stiftstidende 5. august 1974

Anker Lohmann-Hansen

Anker Lohmann-Hansen
- en ingeniør og hans tid

Redaktion:
Henrik Harder Hovgesen
Institut for Samfundsudvikling og Planlægning
Aalborg Universitet

KOLOFON

Titel: Anker Lohmann-Hansen - en ingeniør og hans tid

© 2006 Forfatterne samt Institut for Samfundsudvikling og Planlægning

Redigeret af: Henrik Harder Hovgesen

Omslag og layout: Hanne Tine Ring Hansen

Fotos: Fra Ankers private fotoalbum

Udgivet 2006

ISBN: 87-90893-86-7

Udgivet af:

Institut for Samfundsudvikling og Planlægning
Aalborg Universitet
Fibigerstræde 11-13
9220 Aalborg Øst

Sat med: Dax (regular og bold)

Tryk og bogbinderi:

UniPrint
Myrdalstræde 268
9220 Aalborg Ø

Printed in Denmark 2006

Oplag:

200

Omslag:

Figuren på omslagets forside er en lettere bearbejdet version af trafiksystemets princip i Heimdalbyen (Planlægning: Sigmund Asmervik, Trondheim, Anders Nyvig A/S og Skaarup & Jespersen, København). Kilde: Arkitekten, 1972, vol. 74, p. 191.

INDHOLD

| | |
|---|----|
| Forord, | 9 |
| Der var engang, | 10 |
| af Niels Larsen, civilingeniør | |
| Det vigtigste er at turde: om at lave projekter og konkurrencer sammen med Anker, | 12 |
| af Bo Vagnby, arkitekt MAA | |
| Et af de første projekter, | 16 |
| af Per Borges, civilingeniør | |
| Anker og Aalborg Kommune, | 18 |
| af Jørgen Harder, civilingeniør | |
| Et varmt bekendtskab, | 20 |
| af Ole Thomsen, pens. afdelingsingeniør, Nordjyllands Amt | |
| Da Anker kom til Aalborg, | 24 |
| af Niels Fruensgaard, civilingeniør | |
| Anker Lohman: en "rigtig" ingeniør, som jeg respekterer, | 27 |
| af Lars Bytoft Olsen, formand for IDA | |
| En engageret underviser og kollega, | 28 |
| af Harry Lahrmann, civilingeniør | |
| En hilsen fra Årets Landsbyven i Aalborg Kommune 1993, | 30 |
| af Barbara Dikov, redaktør | |
| Anker og IDA, | 31 |
| af Lene Rubæk, PLANKonsulenten | |
| Anker her og der og alle vegne, | 32 |
| af Henrik Lund, lektor | |
| Spiritus Ritus Cantus: Anker og Snapseritufforskningen, | 34 |
| af Magister Bibendi | |
| Anker er Anker, | 38 |
| af Svend Tøfting, Nordjyllands Amt, fmd. IDA Nord og Aalborg Afdeling | |
| Ølrejsen, | 40 |
| af Niels Melchior, civilingeniør | |
| AAU t/r: tanker om Anker, | 42 |
| af Signe Klintgaard Larsen, civilingeniør | |

FORORD

Et forord til en samling af tekster, der beskriver en mand og hans tid, bør starte med at indeholde en tak.

- Og da denne mand er lidt speciel, så er det nok på sin plads at takke ham selv først. For uden ham ville vores verden have været noget anderledes, og vi ville jo ikke have noget at skrive og læse om i denne lille bog.

- For det andet er det på sin plads at takke dem, der har bidraget med teksterne, og som dermed har givet os andre et indblik i denne specielle mands virke og den tid, som han var og er en del af.

- Endelig er det for det tredje også på sin plads at takke dem, som via korrekturlæsning, opsætning samt praktisk og økonomisk støtte har sikret, at denne bog faktisk blev til noget.

Manden, bogen handler om, hedder Anker Lohmann-Hansen, han er født den 18/11-1942 og ansat ved Aalborg Universitet 1/10-1972. Anledningen til bogen er, at Anker nu forlader Aalborg Universitet efter et langt livs virke.

Det interessante ved Anker er netop, ud over at han er ingeniør, og faktisk en meget kreativ en af slagsen, at han har præget generationer af ingeniørers uddannelse og virke på en helt unik måde inden for et specielt fagområde, nemlig "trafikplanlægningen" på Aalborg Universitet. Dette er sket i en helt bestemt periode, nemlig i forbindelse med udbygningen af Danmark til et velfærdssamfund, eller helt præcist i den periode, hvor de fleste danskere erstattede deres ben med hjul. Hans sidste større bedrift er i den sammenhæng

skabelsen af Vej- og Trafikingeniøruddannelsen ved Aalborg Universitet.

Anker er en praktisk mand, som meget håndfast har forsøgt at sætte sit præg på flere byer i Danmark, f.eks. Aalborg. Via sine ideer, analyser, tegninger og argumenter har Anker gennem tiden taget en lang række initiativer, som har været båret frem af et menneske med et engagement og en gennemslagskraft ud over det sædvanlige. Uanset om emnet har været opførelsen af en vindmølle i Vaarst, analyser af den tredje Limfjordsforbindelse eller noget helt tredje, så har Anker vist vejen, i bogstaveligste forstand og været en løsningsmand.

For Anker var og er en løsning imidlertid andet end bare tal og streger på et stykke papir. Løsningen skal bygge på en række plausible antagelser. Løsningen skal være baseret på en systematisk afdækning af den viden, der er til rådighed. Og endelig skal løsningen være klar, enkel og original i sit udtryk og skal medføre, at der sker en fysisk ændring omkring os. Kort sagt, tankevirksomheden skal gøre en forskel i virkelighedens verden – og netop sådan er manden, som på de følgende sider beskrives, en mand der har gjort en stor forskel for mange mennesker og præget deres liv med sine løsninger.

God fornøjelse med læsningen – eller som han nok selv ville have sagt, har du ikke læst bogen endnu ...

Henrik Harder Hovgesen, Aalborg december 2005.

DER VAR ENGANG

Af FUS alias Niels Larsen, Civilingeniør

Året er 1961. Polyteknisk Forening indkalder til velkomstfest for de nye studerende. En af dem hed Jens Anker Engvang Hansen, han kom fra Allingåbro – jeg kom fra Haderslev. Vi var 18 år og langt hjemmefra – unge, energiske og med masser af gåpåmod.

Jens Anker gjorde indtryk – han blev nr. 2 ved konkurrencen om, hvem der kunne drikke en Hof hurtigst (15 sek.). Jo, konkurrencemenneske har han altid været – og det gjorde indtryk. Ham skulle man lære nærmere at kende.

Under studiet var vi ofte makkerpar både ved opmålinger i Dyrehaven og forskellige kursusopgaver i Vejbygning og trafikplanlægning. Det sidste var vist noget helt nyt og meget moderne.

Anker fik sit gennembrud intersemæssigt for trafikken, da han og jeg blev professionelle studentertrafiktællere i det Københavnske gadebillede. Her kunne vi i ro og mag, ofte i de sene nattetimer, tælle og studere den københavnske trafik – og så fik vi oven i købet penge for det.

Vi var særdeles skattede ved den lidt ældre frøken ved Stadsingeniørens Direktorat, der uddelte trafiktællerjobs. Vi svigtede heller aldrig, selv om vi ikke altid ville have kunnet klare en alkoholtest.

Vort mest interessante trafiktællerjob havde vi som nattællere i Nyhavn – da det endnu var rigtig Nyhavn, idet vi supplerede den officielle tælling med registrering af, hvor hurtigt Nyhavns frække damer kom og gik med nye herrer fra Værtshuset Kap Horn. Jeg ved ikke, hvad den ærbare frøken ved Stadsingeniørens Direktorat gjorde ved denne tælling, men har aldrig set den refereret i nogen videnskabelige skrifter.

Jo, interessen for livsværket trafikteknik starter ofte lidt tilfældigt i en tidlig alder, og nu ved alle hvorfor og hvordan.

Da vi i de glade 68'ere boede sammen i vort bofællesskab kaldet Emdrup Slot i Københavns Nordvestkvarter, engagerede Anker sig meget i vores trivsel, idet han gik på aftenskolekursus i øl og vinbrygning, så vi kunne fabrikere vor egen aftapning, "Emdrup Slotsvin". Anker fandt sågar en kommafejl i angivelsen af mængden af humle i Lærebogen for mjødbrygning, hvilket forbedrede kvaliteten gevaldigt. Vi fik indbrud på Emdrup Slot, hvor tyvene stjal halvdelen af vor beholdning af "Emdrup Slotsvin". Stor var vor stolthed, da de to uger senere vendte tilbage og stjal resten.

Et af de projekter, jeg deltog lidt i med entreprenørmæssige synspunkter, var opkørslen til parkeringsdækket på Glostrup Indkøbscenter. Da havde Anker fundet ud af, at det skulle ske i en skruet spiral – og det var vist noget helt nyt dengang. Den fungerer endnu. Jeg tænker på det hver gang, jeg er der – og den er blevet plagieret mange steder siden.

Da Anker rejste til Aalborg Universitetscenter, måtte jeg jo overtage hans plads i Nordvestkvarterets Lokalråd for København som grundejerforeningens repræsentant. Et job, hvor jeg blev instrueret om, at jeg skulle holde formanden nede, "for han var kommunist". Om det lykkedes, ved jeg ikke, men vi fulgte traditionen fra Ankers tid – var Magistratens onde ånd og fik lavet mange forbedringer i det små for Nordvestkvarterets borgere.

Ellers har jeg jo fulgt Anker i alle årene og mangt et entusiastisk engagement i antallet og placeringen af motorveje, forbindelser over Limfjorden og andre bæltter, trafikløsning-

er i forskellige byer med både sporvogne, rullende fortove, tovbaner offentlige cykler, og hvad sådan en forsker kunne finde på. Vi trænede vore akademiske diskussionsevner og forsvarede ofte vore synspunkter over for hinanden - nogle gange byttede vi synspunkter midt i det hele for sportens skyld - til langt ud på natten, hvor vore koner for længst var faldet i søvn på sofaen.

På et tidspunkt i Aalborg skiftede Jens Anker Engvang Hansen navn til Anker Lohmann Hansen. Jeg ved ikke rigtig hvorfor. Jeg synes jo ikke, at hans samfundsmæssige engagement nødvendiggjorde dette, og jeg er sikker på, at det ikke skyldtes lyssky virksomhed, men det er (for historikere) den samme person.

Anker har altid været meget engageret. Det er aldrig noget med en lunken holdning. Det har været sjovt at opleve, hvorledes han startede som stærkt højreorienteret fra partiet De Uafhængige i Allingåbro til at blive boligforeningsformand i det almennyttige boligbyggeri Aalborg Øst.

Her gjorde han en stor indsats for foreningen og var stærkt kritisk overfor pamperiet i Den almennyttige boligbevægelse - hvad der gav mangel på pamper stort hovedbrud. F.eks. tillod han sig ved et landsmøde at foreslå, at betingelsen for at være formand for den almennyttige boligbevægelse var, at man selv boede i en almennyttig bolig. Det blev vist aldrig vedtaget, men gav en masse røre i andedammen, men da var medierne jo heller ikke så aggressive som i dag.

De sidste år har jeg ikke hørt så meget om trafikteknikken, men mere om engagementet i Landsbybevægelsen og hvis vi havde sogneråd i dag, så var Anker garanteret sogneråds-

formand i Vaarst - for det er verdens centrum - det er vi ikke i tvivl om.

"Aalborg-ingeniør anklager vejmyndighederne for frådseri: Stop den ny motorvej ind til Aalborg - den er overflødig!"

"Stop færdiggørelsen af motorvejsindføringen ved Mariendals Mølle i Aalborg - og spræng motorvejsbroerne i luften! Dette drastiske forslag kommer fra civilingeniør A. Lohmann-Hansen, der er adjunkt i faget trafik- og byplanlægning ved Aalborg Universitetscenter." "På baggrund af nyere trafikprognoser mener han, at motorvejsindføringen er overflødig. Prognoserne viser, at kun hver tiende bil vil bruge motorvejen - de øvrige vil fortsat køre ad Hobrovej. - Færdiggøres det ambitiøse motorvejsprojekt har statens smidt 50-60 mill. kr. i dagens priser ud til ingen nytte og ødelagt Scheelsminde-kvarteret, der bliver raseret af den nye vej, siger Lohmann-Hansen."

Kilde: Aalborg Stiftstidende, 5. august 1974, Ole Overgaard, side 1.

”Det vigtigste er at turde”

- om at lave projekter og konkurrencer sammen med Anker

Af Bo Vagnby, Arkitekt MAA

Da vi mødtes første gang på Læreanstaltnes Fælles Byplankursus i 1967, var Anker en lidt beskeden stud. polyt., der virkede noget skræmt over den spontane adfærd kammeraterne fra Kunstakademiet lagde for dagen under feltarbejdet på Ribe-Varde egnen.

Det næste møde

Næste gang vi mødtes, turde han meget mere. Jeg var blevet medlem af DALs Informationsudvalg, hvor nogle kritiske medlemmer var imod byggeriet af et hotelhøjhus på Amager. Men vi manglede slagkraftige trafik- og byplanargumenter. Københavns Kommune ville ikke udlevere ”Wassards Hemmelige Plan”, så jeg tog op til Plejehuset, hvor Nyvig’erne residerede. Anker sad med et nummereret eksemplar, som han ikke kunne låne ud. Jeg mobbede ham lidt, men ingen medlidenhed fra den kant. Netop som jeg havde besluttet, aldrig mere at arbejde sammen med den fyr, sagde Anker, at nu var det tegnestuens faste kaffetid. Og væk var han. Men den hemmelige plan lå jo dér på bordet. Og jeg var ikke inviteret på kaffe. En halv times tid senere kom han tilbage og spurgte uskyldigt, om jeg havde kunnet få tiden til at gå!

I ’69 mødtes vi igen. Skaarup og Jespersens tegnestue havde, sammen med Anders Nyvig A/S, vundet den nordiske konkurrence om et storcenter og en ny by på Heimdal i Trondheim. Det var vidunderligt at arbejde på de tegnestuer. Cheferne (Skaarup, Marius, Nyvig og Viggo Lauenbjerg) viste unge folk tillid – hvis man havde talent og ville noget. Et eksempel; En søndag formiddag ringede Skaarup hjem til mig i Kokkedal. ”Kom lige ned til mig (i Hørsholm), jeg har en idé”. Jeg sprang på cyklen og i løbet af dagen tegnede vi sammen de første skitser til Heimdalbyen. ”Ved du hvad, Bo. Vi flyver sgu til Trondheim i morgen og prøver idéen af”. Ved 11-tiden næste

dag lejede vi en taxa i Trondheim lufthavn og bad chaufføren om at køre os ”forlæns” og ”baglæns” gennem konkurrenceområdet. Vi foretog et par justeringer undervejs i bilen, og sidst på eftermiddagen tog vi tilbage til København. Næste morgen mødtes vi på tegnestuen. Skaarup fik fat i Nyvig og Viggo Lauenbjerg. De sagde god for det trafikale princip. ”OK”, sagde Skaarup, ”så kører vi, Bo. Du er sjakbajs på denne sag”.

Da forhandlingerne om at bygge Heimdalbyen begyndte, blev Anker og jeg inddraget i det videre arbejde. Under et af de første besøg i Trondheim, hvor det lå klart, at vi ville få opgaven, inviterede Skaarup på middag på byens fornemste restaurant. Da han åbenbart mente, at de unge havde behov for at lære lidt levemåde, gik vi om formiddagen, inden mødet, ind på Grenaderen for at udvælge aftenens rødvin. Om aftenen, da vi skulle fejre, at kontrakten var i hus, gjorde Skaarup noget, som **vi** ikke turde. Han kasserede vinen, da han ikke var tilfreds med temperaturen. Vi var i gang med at lære levemåde.

Det var under arbejdet med Heimdal, at jeg fik øjnene op for Ankers enestående evne til at samarbejde med arkitekter om udformning af byer, bebyggelser, veje og trafik anlæg. En evne, som blev videreudviklet på Nyvigs tegnestue. Og en evne han har bevaret i alle årene, og som adskillige studerende, mange klienter og jeg selv har nydt stor fordel af.

Konkurrencer og tegnestue

I 1976 var jeg vendt tilbage til Danmark efter seks års arbejde med en ny planlæggeruddannelse i Østafrika. Jeg havde fået job på Planlægningssekretariatet i Aalborg Kommune, men var ærlig talt lidt ked af at være bureaukrat. Jeg var også træt

af, at nogle kolleger mente, at når man havde været så mange år "ude i junglen", så havde man nok glemt det faglige. Da konkurrencen om Vejle Midtby blev udskrevet, henvendte jeg mig derfor sammen med arkitekt Hanne Krogsgaard til Anker. Han havde jo arbejdet med trafikplanlægning i Aalborg (for Nyvig), men var nu lærer på universitetet. Vi fandt ham på et kedeligt kontor uden vinduer, i en midlertidig bygning. Da vi havde sagt, at det handlede om at vinde konkurrencen, og at det trafikale skulle spille en vigtig rolle, lyste Anker op. Nu kunne han komme tilbage til sin gamle og store kærlighed – at tegne byer og trafikplaner.

Som sagt, så gjort. Vi lavede konkurrencen. Og vandt. Da vi mødte op i Vejle til præmieuddelingen, var politikerne og især borgmesteren ("Willy Pacemaker"), noget betænkelige ved at et par kommunale planlæggere, og en universitetslærer, evt. skulle overdrages opgaven. "Det må I dæleme se at få noget mere styr på", lød det. "Ja naturligvis", charmerede Anker med et smil, "vi er skam allerede i gang med at lave en samarbejdskontrakt, der helt klart placerer det professionelle ansvar mellem Jer og os". Og så satte han sig i øvrigt ved siden af stadsingeniøren under frokosten.

Det blev starten på vores nye tegnestue, og vi kaldte os Trafik- og Byplankonsulenter. Det viste sig at være en god konstruktion. Gennem mine tidligere ansættelser på tegnestuer havde jeg ofte prøvet at lave flotte planer og pæne kryds. Men jeg havde også oplevet en kommuneingeniør eller stadsingeniør pille tingene fra hinanden, fordi diverse vejregler og 'klo-toidiske' bestemmelser ikke var overholdt. Sådan noget skete ikke, når Anker havde haft fat i den ene ende af blyanten og gnubbe-tapen.

Vi var en lille tegnestue, men vi havde gode opgaver i en række år. Fra starten var vi enige om, at vi ville investere i efteruddannelse. Ikke ved at sende medarbejderne på kursus, men ved at lave konkurrencer. Selvfølgelig vandt vi ikke altid, men stemningen på en tegnestue, når en konkurrence skulle afleveres, er altid høj – undertiden euforisk. Og når Anton kom og sagde, at "i aften skal jeg være barnepige", så lød der samtidige brøl fra indehaverne om, at sådan kan man ikke opføre sig, når der er førstepræmier på spil!

Planlægning og virkelighed

Anker er en stor kender af virkeligheden. Det gør, at han altid kan tale med folk uanset status, og at han altid kan tale med om aktuelle spørgsmål. En kvalitet, jeg mange gange har oplevet på studierejser med politikere, under forhandlinger med kommunale og statslige topembedsmænd eller under samtaler med studenter, kolleger eller medarbejdere. Min egen indgang til planlægning har altid været præget af et socialt engagement, som mine gode lærere Peter Bredsdorff og Ole Thomassen lærte mig. Det er nok ikke usædvanligt blandt arkitekter, men mere sjældent blandt ingeniører. Men ikke hos Anker.

Konkret slog det for eksempel igennem, da vi sammen med arkitekten Otto Käsner lavede vort vinderforslag til idékonkurrencen om Esbjerg Bymidte i forbindelse med den store byfornyelseskonkurrence i 1981. Vi var alle tre enige om, at problemerne for beboerne i byfornyelseskvartererne ikke løstes ved blot at sætte nye håndvaske og toiletter op. Så vi drog ud på vor egen socialantropologiske odysse til Esbjerg. I et par dage gik vi rundt i gaderne, ind i gårdene, ned i kældrene og op ad trapperne. Alle vi mødte, gav vi os i snak med. Det var nok ikke særlig videnskabeligt, men vi lærte no-

get om dagligdagen i et byfornyelseskvarter. I vores konkurrencebesvarelse lavede vi en tegneserie, hvor man blandt andet kan se, hvad Knud, som vi mødte på bodegaen Troubadouren, svarede, da vi spurgte ham om, hvad han egentlig syntes om byfornyelse. "Jeg synes sateme, det er for galt. Og den almindelige befolkning tror jo, at det hele skal jævnnes med jorden, når der saneres". Igen lyste Anker op og sagde bagefter. "Hvor er det herligt med virkeligheden – det er her, man virkelig lærer noget".

Min sidste anekdote handler om at være kollega og kompagnon med den skarpsindige Anker. Mens vi drev virksomhed, bevarede Anker sin tilknytning til universitetet gennem en orlovsordning. Jeg var derimod fuld tid på tegnestuen. Man kan ikke sige, at vi havde utrolig mange opgaver, og ingen af os var særlig gode til at lave akkvisition. En dag blev jeg ringet op af en kommuneingeniør fra en jysk købstad, som spurgte, om vi havde lyst til at komme på besøg for at snakke kommuneplan. Jeg spurgte hvornår, og han svarede, at næste torsdag ved frokosttid måske kunne måske være passende. "Ja tak", svarede jeg. "Så vil jeg foreslå ved 14-tiden, for så kan min kollega nå at komme med". Da Anker senere på dagen kom ind på tegnestuen, fortalte jeg glad, at vi måske havde chance for en ny opgave. Jeg refererede samtalen, og Anker sagde øjeblikkeligt: "Den opgave får vi ikke". "Hvorfor?", spurgte jeg. "Fordi du skulle have svaret, at så vil vi da foreslå ved 11-tiden, og vi vil gerne byde på en bid brød bagefter". Ganske rigtigt. Da vi besøgte den potentielle klient på det aftalte tidspunkt, så han høfligt interesseret ud. Men vi gik derfra uden opgave. Jeg beklagede min dumhed over for Anker, og han svarede. "Det skal du ikke være ked af. Sådan noget lærte I nok ikke i Afrika".

Den professionelle

Det har været en glæde at arbejde sammen med Anker. Han har turdet og villet hele livet. Han kan tegne. Han kan byplanlægge. Han kan forklare tekniske og samfundsmæssige problemstillinger, så alle kan forstå det. Han er inspirerende, og han kan sætte sig ned ved tegnebordet, og gennem krystalklare analyser angive en løsning, hvis folk ikke kan selv. Når han gør det, sker det altid på en måde, der fascinerer og river med. Han er kort sagt en virkelig dygtig fagmand, som jeg er glad for at være ven med.

"Civilingeniør A. Lohmann-Hansen, Aalborg, gennemgår de sidste års ulykkesstatistikker i rapporten. Han påviser, at antallet af alvorlige biluheld og fodgængeruheld er næsten halveret i fire-års perioden 71-74. Men for de to-hjulede trafikanter er uheldstallet steget i det sidste år. I de fleste andre byer er alle uheldstyper reduceret. Og når det ikke er sket i Aalborg, mener Lohmann-Hansen, at svaret er – mangel på cykelstier. De få stumper, der findes i Aalborgs ældre bydele, er nærmest en hån mod cyklisterne, skriver han. Det er netop i den indre by, ulykkerne sker, især på primærveje som Vesterbro, Sønderbro og Vesterbrogade."

Kilde: Aalborg Stiftstidende, 6. juni 1975, Ole Overgaard, side 2.



Et af de første projekter

Af Per Borges, Civilingeniør

Ens hukommelse bliver ikke bedre med årene. Så tilgiv undertegnede krønikeskriver, hvis der sniger sig et par små erindringsforskydninger ind i en ellers sand historie.

Vi skal godt tredive år tilbage i tiden. Hos Anders Nyvig fik vi hyppigt henvendelser fra unge, netop færdiguddannede ingeniører, som ville lære noget om trafikplanlægning i praksis. Faget var – også dengang – i rivende udvikling, firmaet havde meget at lave, og vi havde god brug for unge talentfulde medarbejdere. Og så gjorde det ikke noget, hvis de kunne spille fodbold.

En dag ved frokostbordet drejede samtalen sig om ikke mindre end to sådanne henvendelser på samme dag. Det varede et stykke tid, før sandheden gik op for os: Anker havde fire navne på sin dåbsattest, og han havde for en sikkerheds skyld opgivet sit fulde navn. En af firmaets medarbejdere havde opfattet to af navnene, en anden medarbejder to andre.

Det viste sig altså, at der var tale om en og samme person – som i øvrigt sagde, at han kunne spille fodbold. Og så varede det ikke længe, før vi fandt ud af, at én person godt kan have energi, selvtillid og gåpåmod for to.

Det med fodbolden vil jeg foreløbig springe over, men dog konstatere, at også på fodboldbanen var Anker en ildsjæl. Hvad trafikplanlægningen angår, blev han hurtigt involveret – og involverede sig selv – i en lang række af firmaets opgaver.

En af opgaverne stod jeg selv for og husker den derfor særlig godt. Den drejede sig om planlægning af en ny stor bydel på hvad der tidligere var åben mark i en af Københavns nære

forstadskommuner.

Bydelen skulle naturligvis planlægges efter alle de gode principper, som var udviklet i de år: Betjening med biltrafik fra veje uden for området, kun lokaltrafik inde i området, fartdæmpning, støjbeskyttelse og selvfølgelig prioritering af den kollektive trafik.

Vi forelagde kommunen og de byplanarkitekter, vi samarbejdede med, en plan med såkaldt "udvendig madning" hvad biltrafikken angår, men med en central busvej gennem bebyggelsen, parallelt med et hovedstrøg for fodgængere og cyklister. Men vi nøjedes ikke med at kalde det en busvej, vi var mere fremadskuende end som så:

Man talte dengang meget om automatiske, førerløse kollektive transportmidler såsom sporbusser, sportaxi etc. Når de om få år (!) var en realitet, skulle vores nye bydel selvfølgelig nyde godt af det. Busvejen skulle altså udformes, så den svarede til de krav, et sådant transportmiddel ville stille. For at illustrere hvad vi havde i tankerne, kaldte vi vores fremtidige transportmiddel en "vandret elevator".

Ved vores forelæggelse var byplanarkitekterne både meget positive og ret skeptiske. Kommunens repræsentanter var meget positive og meget, meget skeptiske. Kunne det virkelig være rigtigt at have sådan noget kørende centralt i bydelen, når man i øvrigt holdt den store, støjende og hurtigtkørende biltrafik på afstand og fredeliggjorde boligområderne?

Vi kørte lidt slukørede hjem. Men alle, der kender Ankers senere karriere, vil vide, at han ikke så let lader sig afvise, når han tror på en sag.

En morgen kort tid efter mødet mødte han op i firmaet med et væld af overvejelser, analyser, beregninger, tegninger og notater. Han måtte have arbejdet hele natten, ja flere nætter, på at underbygge vores idéer.

Anker havde for det første gjort sig grundige overvejelser om planens sammenhæng med hele Københavnsegnens struktur og trafiksystem. Dernæst havde han lavet en foreløbig ruteplan og køreplan for kommunens kollektive trafikbetjening, og han kunne selvfølgelig påvise, at der ville blive mulighed for meget fin korrespondance med togdriften på kommunens S-station. Alt dette havde han belyst både for det avancerede fremtidige system og for et midlertidigt bussystem.

Han havde desuden sat sig ind i de forudsete karakteristika for sportaxi mv. og kunne på det grundlag beskrive, hvad sådanne transportmidler ville fylde, og dermed deres behov for frihøjder og bredder.

På det næste møde om sagen gjorde Ankers materiale stort indtryk på vores opdragsgivere, og det endte til syvende og sidst med, at planen blev vedtaget. Det skal dog ikke skjules, at følgende to argumenter også medvirkede til beslutningen:

For det første: Hvis de højteknologiske fremtidssystemer ikke bliver til noget, vil planen fungere fint med traditionelle busser.

For det andet: Hvis man overhovedet ikke ønsker kollektiv trafik midt gennem byen, vil man i stedet have reserveret en dejlig gang- og cykelforbindelse, bare dobbelt så bred som den oprindeligt påtænkte.

Nu, tredive år efter, er det foreløbig endt med den sidstnævnte løsning. Med andre ord, Anker har sikret bydelen et dejlig bredt gangstrøg. Og man vil højst sandsynligt støde på modstand mod at ødelægge det, hvis der på et tidspunkt skulle opstå planer om at føre kollektiv trafik midt gennem bydelen – faktisk har sådanne tanker været oppe at vende så sent som i 1999, i forbindelse med den overordnede planlægning af Københavnsegnens kollektive trafik.

Og for resten, fodbolden: Så vidt jeg husker blev Anders Nyvig det år nr. 3 i de rådgivende ingeniørfirmaers fodboldturnering, med Anker som energisk midtbane-indpisker.

Anker og Aalborg Kommune

Af Jørgen Harder, Civilingeniør

Første gang, jeg lagde mærke til Anker, var ved et arbejds-møde i begyndelsen af 70'erne (vistnok november 1971), hvor vi skulle drøfte "generalplanen" for den nye Aalborg Storkommune.

Det var kort efter den forrige kommunalreform, hvor 15-16 af de gamle kommuner blev bragt sammen. Der var behov for at samordne de gamle kommuners planer (og manglende planer) for byudvikling og trafik.

Limfjordstunnellen var indviet i 1969, men på grund af besparelser var kun den nærmeste del af vejanlægget taget i brug. Udfletningerne med forbindelserne til Gugvej og Hobrovej ved Mariendals Mølle var påbegyndt, men kun halvfærdige.

Mødet strakte sig over 2-3 dage, og arkitekt Jacob Blegvad, som var en af kommunens konsulenter, lagde hus til i det smukke landskab nord for Mariager Fjord. Kommunens trafik-konsulenter, firmaet Anders Nyvig, deltog med fire mand. De tre kendte vi allerede: Viggo Launbjerg, som vist i praksis havde overtaget ledelsen fra Anders Nyvig, Per Borges, som mange år senere blev direktør i firmaet og Flemming Larsen. Den fjerde var en ung hedspore ved navn Anker Lohmann Hansen, som nok var med for at lære og lytte.

Nyvig havde påbegyndt den store trafikanalyse, som blev gennemført parallelt med generalplanen. De havde fundet ud af, at trafikken på den planlagte Mariendals Mølle-indføring ville blive meget lille.

Flemming Larsen og Per Borges fremlagde disse nye beregninger. De var ikke populære hos Aalborgs teknikere, som jo

– sammen med Amtet og Vejdirektoratet - var ansvarlige for det projekt, som var under udførelse.

Baggrunden var vel dels, at aalborgenserne ikke kunne forestille sig, at trafikken sydfra skulle ankomme til Aalborg andre steder end Hobrovej, hvor den altid var kommet, dels at Vejdirektoratet ikke havde rådet over prognose-modeller, som kunne håndtere så komplicerede beregninger.

Nyvigerne stod ikke særligt fast på deres kritik af projektet. Dels var de vel ikke alt for sikre på deres foreløbige beregninger. Dels var de (i hvert fald de tre af dem) pæne mennesker, som ikke ville kritisere deres arbejdsgivers planer. Den fjerde – Anker – var imidlertid ikke til sinds at give sig. Som jeg husker det, måtte en ilde berørt Launbjerg kalde ham til orden.

Da vi var kommet hjem til Aalborg, bad vi unge planlæggere om et møde med stadsingeniør Skov Madsen, som også havde været med til arbejds-mødet, for at vende sagen endnu en gang. Så vidt jeg husker, drøftede han derefter sagen med rådmand Hans Brusgaard og måske andre politikere. Han kom tilbage og meddelte, at anlægget var så langt fremskredet, at det var politisk umuligt at ændre planerne. Blandt andet fordi en stor del af jord- og bro-arbejdet var udført og en ændring af projektet ville forsinke og fordyre færdiggørelsen. Kritikken af Mariendals Mølle-indføringen gik på, at den var overdimensioneret, at den ville give uacceptabel støj ved de nye boliger ved Scheelsminde, og på at sammenfletningen mellem den nye indføring og den gamle Hobrovej ved Mariendals Mølle ville blive alt for kort og dermed farlig.

Især det sidste var også baggrunden for en kritik fra Aalborg

Politi med politikommissær Paul Wrobel i spidsen. Paul Wrobel var gået uden om sin naturlige samarbejdspartner, den konservative rådmand Hans Brusgaard i Teknisk Forvaltning, direkte til borgmester Marius Andersen for at få projektet ændret. Det medførte, at byrådets godkendelse blev udsat. Men Brusgaard og hans embedsmænd og allierede i Amtet og Vej-direktoratet fik deres vilje.

Det hører næsten med til historien, at Paul Wrobel samtidig var kompagnichef ved hjemmeværnet i Aalborg og i den egenskab tilbød gratis at sprænge de overflødige broer i luften. Dette tilbud var dog vist ikke med i politiets officielle henvendelse til borgmesteren! Og det hører med, at Paul Wrobel, efter sin afgang fra politiet, i 1994 blev konservativ rådmand for Teknisk Forvaltning.

Sagen var imidlertid ikke slut med det. På grund af den økonomiske situation måtte regeringen endnu en gang udsætte færdiggørelsen af motorvejene ved Aalborg. Det gav tid til mere debat om problemerne ved Mariendals Mølle. Og det gav Anker tid til at forlade Nyvig og få ansættelse ved det nye universitet i Aalborg. Der var der ingen til at kalde ham til orden, og de næste 30 år deltog han energisk i den offentlige debat – ikke blot om motorvej og trafik, men også om mange andre forhold.

Ankers kritik af Mariendals Mølle var sagligt velbegrundet og upolitisk. De fleste gav ham efterhånden ret. Men ikke alle sagde det højt. Og intet blev ændret bortset fra en støjaf-skærmning ved boligerne. Det skabte hos Anker den misforståelse, at han altid havde ret, og hos os, hans kommunalt ansatte fagfæller, den misforståelse, at han altid var upolitisk.

Den sidste misforståelse gik dog op for os, efterhånden som Anker allierede sig med lokale interessegrupper og støbte kuglerne for dem i deres kamp mod de onde myndigheder. Anker og Inger slog sig først ned i Aalborg Øst. Han forsøgte ingen lejlighed til at gøre opmærksom på manglerne i denne nye bydel. Igen havde han for så vidt ret, for byrådet levede ikke op til de ambitiøse planer for den nye bydel, som var et resultat af en konkurrence midt i 60'erne. Forklaringen var dels byens svage finanser, men også byrådets manglende vilje til at følge en langsigtet plan og manglende evne til at forudse de sociale konsekvenser af, at byens nye indbyggere skulle vokse op uden de nødvendige institutioner og den nødvendige service.

For politikerne var Anker en irriterende terrier, som bed dem i haserne. For os planlæggere i amt og kommuner var det mere komplekst. Det blev efterhånden klart for os, at Anker ikke altid optrådte som den objektive forsker, der belyste problemerne fra alle sider og dernæst konkluderede. Hans argumenter var ikke usaglige, men de var omhyggeligt udvalgte, så de understøttede de interesser, han advokerede for. I begyndelsen var det ofte borgergrupper i Aalborg Øst, hvor han boede. Senere flyttede han og Inger til Vaarst, hvor han forsvarede ikke blot Vaarst-boernes interesser, men samtlige landsbysamfund i kommunen. Det drejede sig om boligbyggeri i landsbyerne, skoler, butikker, busser, idræts- og svømmehaller og institutioner. Og ikke mindst har Anker gang på gang grebet afgørende ind i Aalborgs uendelige planlægnings-sag, Den tredje Limfjordsforbindelse, som blev indledt i 1960'erne og som, hvis det står til Anker, ikke er afgjort endnu.

Vi, som blev sat til at forsvare byrådsflertallets beslutninger

mod Ankers angreb, kom ofte på hårdt arbejde. Hans indlæg var som regel grundigt underbyggede. Det krævede faglig indsigt og stort arbejde at afbalancere dem med data og teorier, som viste den anden side af sagen. Men værst var det selvfølgelig de mange gange, hvor vi med vores faglighed og vores mere eller mindre undertrykte politiske samvittighed måtte give Anker helt eller delvis ret.

I dette århundrede (2005) har regeringen udtrykkeligt forsøgt at stække specialister og fagfolk. Det eneste nye er, at det foregår så åbenlyst, for det har altid været vanskeligt for offentligt ansatte eksperter at få deres faglige synspunkter frem gennem lagene af under- og overchefer og politikere til den brede offentlige debat, som gennem mange år har stået som et af formålene i planlovenes paragraf 1.

I den situation har det været guld værd, at Anker og hans kolleger på Universitetet, uden frygt for deres levebrød, har kunnet løfte fanen og sikre en alsidig debat. Det har ofte været forbandet besværligt, men uendelig sundt for demokratiet.

Når Anker nu trækker sig tilbage, kan man enten frygte det værste: at kritikken forstummer - eller håbe det bedste: at Anker fortsætter med forøget kraft fra sin pensionisttilværelse, og at hans kolleger og efterfølgere løfter arven efter ham.

JH 13. februar 2005



Et varmt bekendskab

Ole Thomsen, pens. afdelingsingeniør Nordjyllands Amt

Godt og vel 30 år i Nordjylland, kendt af alle inden for faget og af mange udenfor. Fra day one tændt og på, og snart et kendt ansigt i pressen med kritiske meninger om dagens vej- og trafikproblemer.

Anker kom til Danmarks Ingeniørakademi, en af forløberne for Aalborg Universitet, i 1972, som afløser for mig i faget vejbygning, trafik- og byplanlægning. Jeg havde fået nyt job i Amtsvejvæsenet i Nordjyllands Amt, men fortsatte som deltidslærer på Ingeniørakademiet.

Det var et spændende første møde med Anker i 1972. Han kom fra Anders Nyvig, som på den tid var kendt for at være på forkant med udviklingen, især indenfor vej- og trafikplanlægningen. Mødet resulterede i, at min interesse herfor blev vakt i en sådan grad, at det skulle blive mit arbejdsområde i årene fremover.

En anden interesse, Anker var med til at vække, var trafik-sikkerheden på vejene. Jeg husker endnu den dag, da Anker kom med et notat, han havde lavet på baggrund af Danmarks Statistiks oplysninger om trafikuheld. På den tid havde jeg nok den opfattelse, at trafiksikkerhed var noget, politiet havde ansvaret for, og at vejbyggerens ansvar var at bygge vejene for at tilgodese trafikken krav om fremkommelighed og i overensstemmelse med fysikkens love og regler.

Ankers indignation over for trafikulykkerne og den manglende forebyggelse, hans argumenter for, at andre end politiet havde et ansvar – og de, der kender Anker, ved, hvor overbevisende og engageret han kan argumentere – overbeviste mig om, at her var et område, som i høj grad krævede en indsats for at nedbringe det uhyggelige antal af dræbte og tilskadekomne i

trafikken, og at indsatsen kunne gøres indenfor rammerne for mit nye job i Amtsvejvæsenet.

Jeg kom til Nordjyllands Amt kort efter, at Hjørring og Aalborg Amter var blevet sammenlagt, og en ny vejorganisation var under dannelse. Samtidig var der vedtaget en ny vejlov med tre vejbestyrelser for de tre forvaltningsområder: stat, amter og kommuner, hvor amterne på statens vegne administrerede og vedligeholdte statsvejene. Nordjyllands Amt var derfor frem til for få år siden en væsentlig medspiller, når det drejede sig om udbygningen af statsvejene og her især motorvejene.

På de godt 30 år er Nordjylland blevet forsynet med motorveje, først omkring Aalborg i forbindelse med bygning af Limfjords-tunnellen, og derefter fra Aalborg mod syd, hvor kampen især stod om Folketingets oprindelige tanke om en motortrafikvej, den såkaldte "gedesti". Efter et stormøde i Aalborg blev den dog til en rigtig motorvej i 1980'erne. Endelig er motorvejene i Vendsyssel kommet til i 1990'erne og færdiggjort i 2004.

Fra første færd var Anker en kritisk med- og modspiller, og lige velset var det ikke altid; det var i 1970'erne ikke almindeligt at inddrage befolkningen i planlægning og udbygning af vejene. Den gængse holdning var, at det var en opgave for myndighederne, og at det var utidigt at blande sig!

Jeg husker stadigvæk reaktionen hos min chef, da Anker blandede sig i sagen vedrørende motorvejsindføringerne til Aalborg, hvorfor skulle en udenforstående blande sig i diskussionen om gennemførelsen af en godkendt plan? Han havde bare at passe sit arbejde som underviser på universitetet. Sagen var den, at staten havde iværksat et anlægsstop og i den forbindelse sat spørgsmålstejn ved den planlagte udbyg-

ning. Efter Ankers mening var det både overdimensioneret og overflødigt at føre to 4 – sporede motorveje ind til Aalborg. Vores beregninger i Amtsvejvæsenet viste, at Anker havde ret, hvad angik trafikmængderne og dermed de overdimensionerede anlæg. Den politiske opgave i amtet var at sikre, at staten gennemførte de planlagte vejinvesteringer. Resultatet blev, at motorvejsindføring Syd blev anlagt i et spor i stedet for to, og at Amtet blev vejbestyrelse for de to motorvejsindføringer Mariendalsmølle og Sønderbro.

Anker og jeg mødtes jævnligt i 70'erne sammen med Niels Melchior Jensen fra Aalborg Kommune til en god snak og en bid brød efter arbejdstid på Vejgård Kro. Det var før, der var noget, der hed netværk og sparring.

70'erne var en spændende tid. Kommuneplaner og regionplaner var nogle af de nye tiltag, og den første planlægning vedrørende en tredje Limfjordsforbindelse var igangsat med hjælp fra Anders Nyvig. Både Niels Melchior og jeg var stærkt engagerede i planlægningen, som resulterede i en fastlæggelse af en vestlig linieføring. De mange udfordringer og opgaver blev vendt og drejet på vores møder på kroen: Anker med sin frie og faglige indgang til problemerne, kombineret med hans engagement og overbevisende argumentation, Niels og jeg med vores dobbelte rolle: dels den faglige rådgivning og dels medansvaret for gennemførelse af de politiske beslutninger. For Ankers og mit vedkommende fortsatte rollerne de kommende år; hvor mange gange har Anker ikke udøvet kritik overfor den planlægning, som har ligget til grund for vejudbygningen i og omkring Aalborg og i Nordjylland!

Efter energikriserne i 70'erne og i begyndelsen af 80'erne var det den almindelige opfattelse blandt vejplanlæggere, at

toppen af den trafikale vækst på vejene var nået. Væksten ville stagnere bl.a. på grund af de høje energipriser og den generelle økonomi i samfundet. I amtet havde vi den opfattelse, at en rigtig motorvej til Aalborg var et "must", og at daværende vejdirektør Milner havde uret, når han mente, at en motortrafikvej fra Århus til Aalborg kunne dække behovet. Spørgsmålet blev ivrigt diskuteret mellem Anker og mig, og jeg røber næppe nogen hemmelighed, når jeg fortæller, at enige blev vi ikke! Men motorvejen til Aalborg blev anlagt, og trafikken er vokset frem til i dag.

I 80'erne påbegyndtes planlægningen af motorvejene i Vendsyssel, de senere så berømte Risgaard og Knudsen til henholdsvis Hirtshals og Frederikshavn. Opgaven lød oprindeligt på højklassede veje i Vendsyssel og resulterede i to problemstillinger: en eller to motorveje og motorveje eller motortrafikveje. Resultatet kender alle, men stadig giver beslutningerne anledning til kritik, og i en række år i 90'erne var det et stående emne ved ethvert fagligt møde.

Planlægningen fandt sted på et tidspunkt, hvor en større borgerinddragelse var på gang, desværre var linieføringen bestemt forud for denne borgerinddragelse, hvilket skabte store problemer ved den endelige planlægning og projektering, hvor inddragelsen af borgerne ofte kom på tværs af det planlagte. I forbindelse med dette, det største anlægsprojekt i Nordjylland i 90'erne, var Anker selvfølgelig på banen med en kritisk holdning til både plangrundlaget og nødvendigheden af to motorveje, og igen følte jeg et medansvar over for de beslutninger, jeg var med til at gennemføre. I dag er det vel de færreste, som ikke kan se det gode, det er med et veludbygget vejnet også i Vendsyssel.

En anden stor og stadig tilbagevendende planlægningsopgave i Nordjylland, som jeg har deltaget i, har været planlægningen vedrørende den tredje Limfjordsforbindelse. Den første planlægning fandt sted i 70'erne og resulterede i en fastlagt vestlig forbindelse, Lindholmlinien og en påtegning af, at udbygning og arbejdspladser nord for fjorden ville udskyde behovet for en tredje Limfjordsforbindelse.

Den anden fandt sted i begyndelsen af 90'erne og resulterede i uafgjort mellem en udbygning af Limfjordstunellen og Lindholmlinien. Ankers forslag om en bro i forlængelse af Dannebrogsgade vandt ikke gehør, bl.a. på grund af en nødvendig udbygning af Dannebrogsgade til fire spor. En Egholmlinie blev forkastet af naturmæssige og trafikale grunde.

Den tredje gang fandt sted i dette årti og blev gennemført som en VVM undersøgelse. Den resulterede i, at Amtet anbefalede en vestlig forbindelse over Egholm samt en nødvendig udbygning af motorvejen omkring Limfjordstunellen. Samtidig indeholdt forslaget en forbedret vejudbygning syd for Aalborg, som faktisk baserer sig på den gamle egnsplansskitse fra 60'erne med en sydlig ringvejsforbindelse, som Anker også pegede på ved sin start i Aalborg i 70'erne!

Ankers engagement i planlægningen vedrørende den tredje Limfjordsforbindelse er kendt fra pressen, men også gennem de offentlige høringer, som nu er integreret del af planlægningsprocessen. Det har ikke altid været velset, når Anker har blandet sig, og besværligt har det indimellem også været, men uanset dette kan det ikke afvises, at det har været gavnligt for processen og for os fagfolk "på den anden side". Det har medvirket til, at vi har skullet tænke os godt om i valg af planlægningsmetoder og har skærpet kravene til det faglige

indhold. Resultaterne heraf skulle gerne kunne ses i de rapporter, analyser, vurderinger og anbefalinger, der er lavet som grundlag for de politiske beslutninger.

Hvis jeg til slut skal pege på en særlig ting omkring Anker, så må det være hans forhold til og brug af pressen! Ankers evne til at slå igennem i pressen skyldes hans aldrig manglende argumenter og hans evne til at gøre opmærksom på, hvad der er sagens "kerne", altså Ankers kerne, og denne er næsten altid underbygget med en faglig argumentation, som passer hertil. At kernen så ikke altid er identisk med den virkelighed, vi andre ser, er en anden ting. Vi kan jo have taget fejl.

Et eksempel på Ankers frisprog er knyttet til en beslutning i Aamtsrådet om udbygning af Høvejen og ny adgangsvej til Aalborg Lufthavn. Ankers kommentar hertil: "Det er det mest skrupskøre vejprojekt, jeg nogensinde har oplevet!" Dette være sagt af Anker i 1999. Den nye adgangsvej til lufthavnen er dog anlagt og en renovering af Høvejen gennemført, dog uden forlægning.

Jeg har stadig fornøjelsen at diskutere med Anker trods min pensionering; i min egenskab af censor ved Aalborg Universitet støder vi ofte på hinanden – og selvom rollerne nu er anderledes, er det stadig udfordrende og engagerende at mødes med Anker.



Da Anker kom til Aalborg

Af Niels Fruensgaard, Civilingeniør

Det var i efteråret 1972, Anker begyndte at gøre Aalborg og omegn usikker.

Faget "Vejbygning samt Trafik- og Byplanlægning" ved Danmarks Ingeniør Akademis Bygningsafdeling i Aalborg var på det tidspunkt bemandet med Olaus Kellermann, som var fagleder, og Niels Fruensgaard, som var lektor; herudover var der nogle eksterne lærerkræfter – Ole Thomsen og Jørgen Harder til vej-og trafikundervisningen samt Preben Bågøe og Erik Petersen til planlægningsundervisningen.

Afdelingen havde til huse i Danmarksgade 17 – et 100 år gammelt bygningskompleks i røde mursten, der tidligere havde været en kommuneskole. Her gjorde Anker sin entré. Med sit kortklippede, krusede hår, sin enorme pelskantede grønlands-parka, sit livlige kropssprog og sin hurtige, bestemte stemme gav han umiddelbart indtryk af at være en veritabel energibombe, et indtryk, som der viste sig at være fuld dækning for.

Anker kom fra en stilling hos trafikplanlæggerfirmaet Anders Nyvig i Lyngby. Men i de tidlige halvfjerdser blev den rådgivende ingeniørbranche mere end halveret. Nye vinde blæste. Nu ville han slå sig ned i Nordjylland, hvor han kom fra, med sin familie, som bestod af hans kone Inger, som han havde hentet i Grønland, samt børnene Ida og Jens.

Fra første dag blev Anker en naturlig del af det lille fagmiljø. Vi havde kontorer tæt sammen, og næsten hver dag spiste vi frokost sammen i Kellermanns kontor, som tillige var mødelokale og bibliotek, og snakken gik hurtigt og livligt om alt mellem himmel og jord.

Vi snakkede om ingeniøruddannelse, om forurening og

miljøspørgsmål, der på det tidspunkt blev mere og mere aktuelle, om trafikmodeller, om trafikplanlægning, som den blev drevet i Aalborg Kommune, om de intriger der prægede lærermiljøet på akademiet (Anker og jeg gik dog ikke nær så meget op i dem, som Kellermann gjorde), men også i detaljer om ædle kunster som vin- og ølbrygning og brændevinsbrænding. Kellermann gav sig af med alle tre sysler; Fruensgaard med øl- og vinbrygning, og Anker kom hurtigt med. Brændevinsbrændingen blev Kellermann ved med at være alene om; men Anker kunne med henført blik fortælle om Anders Nyvigs ekspertise på brændingens område; hans fineste produkt var en whisky brændt på rug; den havde det dobbelttydige navn General Rye Whisky, og etiketten var naturligvis prydet med et portræt af vor store helt fra treårskrigen. Anker havde desværre ingen smagsprøver med til os andre...

Akademiet var pædagogisk set særdeles konservativt, men i dette barske miljø var Kellermanns domæne en forfriskende oase. Her snakkede vi om tværfaglighed og projektarbejde, længe før det ellers blev indført, og Anker og jeg havde udstrakt frihed til at tilrettelægge vort arbejde, som vi ville. Kellermann var nok oprører, men langt mere anarkist end revolutionær, og han ønskede ikke at herske over sine medarbejdere, men stolede på, at gav man fornuftige folk frie arbejdsbetingelser, ja så blev man ikke skuffet over deres resultater.

Alle fagets undervisningsseancer – mest forelæsninger – fandt sted i en tidligere gymnastiksal i en kælder ud mod Danmarksgade. Rummet blev kaldt Kupéen, fordi siddepladserne var lavet af sæder fra skrottede togvogne. Det gav naturligvis rummet sit helt eget miljø, naturligt svarende til, at også det pædagogiske miljø skilte sig ud.

Det varede ikke længe, inden Ankers energi begyndte at få afløb.

Han var med sin familie flyttet ind i en lejlighed på Blåkildevej, og her blev Anker hurtigt en aktiv forkæmper for et bedre miljø i dette nye boligområde, som var præget af stort gennemtræk og mange sociale problemer – og samtidig et stort efterslæb med hensyn til institutioner. Kommunen havde ladet en mængde unge familier flytte ind i det nye byggeri, så snart lejlighederne var færdige, men blev alligevel overrasket over, at der få år efter blev en stor efterspørgsel efter vuggestuer og børnehaver. De blev efter hårde sværds slag omsider etableret; men se om ikke de utaknemlige beboere kort efter begyndte at råbe op om, at der nu manglede skoler og fritidsinstitutioner... ja, der var virkelig forbedringer at kæmpe for i Aalborg Øst, og Anker sparede sig ikke.

Fra sin tid hos Nyvig havde Anker et godt forhåndskendskab til Aalborgegnens trafikale situation. Her kom der hurtigt et stridsemne frem i debatten. Få år tidligere var motorvejen øst om Aalborg blevet taget i brug, og nu begyndte Aalborgs stadsingeniør, Asger Skov-Madsen, under indtryk at store imponerende vejkongreesser i Japan og USA at tænke i megalomane baner om Aalborgegnens trafikale fremtid: Idéen om Vestforbindelsen blev født, og som en forberedelse hertil ville Skov-Madsen have anlagt en forbindelse fra motorvejen tværs over ådalen vestover til Hobrovej på en sådan måde, at den fremtidige Vestvej ville stå som en naturlig forlængelse heraf. Udover at denne planlagte tilslutnings linieføring var særdeles brutal mod nogle etagebebyggelser i Scheelsminde-kvarteret, var dens trafikale eksistensberettigelse efter Ankers opfattelse særdeles tvivlsom, hvilket han havde velfunderet beregningsmæssigt belæg for at hævde; og Anker var ikke

den, der brændte inde med advarende kritik af tvivlsomme trafikale dispositioner. Han ville ikke se passivt til, mens man anlagde en trafikmæssigt overflødig vej som generede en masse menneskers dagligdag. Imidlertid var Skov-Madsen ikke vant til at blive sagt imod, og han reagerede temmelig ubehersket i den avisdebat, der opstod. I denne viste Anker sig som en skarp, men sober og velformuleret debattør, der altid havde et solidt fagligt fundament under sine kritiske indlæg, og som altid gik efter bolden, ikke manden..

I 1974 blev AUC oprettet, og nu fulgte en brydningstid, hvor kampen stod mellem på den ene side en hård, konservativ kerne af akademilærere, som håbede, de nye tider kun skulle betyde, at der skulle trykkes nyt brevpapir, og at faglederne nu skulle til at kalde sig professorer, og på den anden side nogle progressive forkæmpere for de nye idéer. Nye studieplaner skulle naturligvis udarbejdes; et vanskeligt og konfliktpræget arbejde, fordi basisåret skulle indarbejdes, om muligt uden at nogle af de traditionelle områder gled ud; endvidere blev fagene fra 1975 erstattet af institutter, hvilket gav mulighed for betydelige omrokeringer. Herved fik faggruppen tilført nye medarbejdere, idet Jørgen Kristiansen og Johannes Vibe-Petersen tilsluttede sig samme institut som vi andre, nemlig Institut for Samfundsudvikling og Planlægning. Nu var vi så hele tre parkaklædte og jævndrende kolleger med en baggrund i erfaringer fra arbejde som forundersøgere i Grønland, og det satte naturligvis sit præg på diskussionerne hen over frokostbordet.

Men selv om oprettelsen af AUC pædagogisk set var et tøbrud af historiske dimensioner, indebar oprettelsen og definitionen af institutterne naturligvis også, at faggruppen kom til at stå som en lille brik i en meget stor sammenhæng, hvor vi nu

skulle til at dele vilkår og ressourcer med landmålere, samfundsforskere, sociologer, historikere, kvindeforskere, sven-skere og andet godtfolk.

Denne overgang kom til at vare lige så længe, som en in-
geniøruddannelse varer, fordi vi skulle følge de sidst optagne
akademiingeniørstuderende til dørs, idet de jo havde krav på
at færdiggøre deres uddannelse efter de studieordninger, der
gjaldt, da de påbegyndte deres studium. Men tiden gik med
at give de nye studieplaner et indhold svarende til intention-
erne med oprettelsen af AUC. Det var ikke alle involverede,
der mente, at tværfaglighed og problemorientering var be-
greber, der skulle tages alvorligt, og den opfattelse, at grup-
pearbejde blot var organiseret skriven af efter hinanden, og
hvor de dumme og dovne i gruppen blev holdt kunstigt oppe
af de dygtige og flittige, var svær at udrydde. Ligeledes havde
mange af de gamle lærere svært ved at se, hvordan "tekni-
ske" emner kunne "samfundsrelateres", eller at et projekt var
noget helt andet end et kursusarbejde. Og at det var noget
andet at være vejleder end at være lærer.

Her var vi lærere fra vej- og trafikfagene i høj grad med til at
gå i forvejen ved at omsætte de nye luftige idéer til hånd-
gribelig praksis. Vi kunne faktisk, både på basisuddannelsen
og overbygningssemestrene demonstrere, at de nye begre-
ber ikke var urealistiske floskler, men i høj grad kunne om-
sættes til konkrete og operative studiemål, som gjorde, at de
studerende ikke blot lærte lige så meget som under akademi-
ets studieplaner, men fik en langt bedre forståelse af, hvilken
plads det lærte havde i en overordnet sammenhæng.
I dette lange seje træk trak vi alle på samme hammel, og det
har medvirket til at give et ganske særligt sammenhold i den
faggruppe, som senere blev til TRG.

Og Anker var hele tiden med i forreste frontlinie.

*"Kommunen håber, at trafikken på Strandvejen
og Nyhavnsgade kan reduceres, så antallet af
bilister falder fra 16.000 til 10.000 i døgnet. Men
den holder ikke, mener trafikforsker ved Aalborg
Universitet, Anker Lohmann-Hansen".*

*Kilde: Nordjyske Stiftstidende, 28. december 2003, Jesper Schouenborg,
3. sektion side 5.*

Anker Lohmann

En "rigtig" ingeniør, som jeg respekterer

Det er det billede, der går igennem mit hoved, når jeg tænker på Anker Lohmann.

Vi mødtes i det foreningspolitiske arbejde i IDA, dels i Ansatte Ingeniørers Råd dels i Kompetence- og Uddannelsesudvalget.

IDAs "Ansatte Ingeniørers råd ", er det politiske organ i foreningen, der beskæftiger sig med medlemmernes ansættelsesvilkår, deres lønforhold og deres arbejdsvilkår.

Her var vi i perioden 2001 – 2004 begge medlemmer, og jeg lærte her Anker at kende, som et meget fagligt engageret menneske, der "som en god gammel" forbundsmand har hjertet på det rette faglige sted, når det gælder at sikre de principielle gode rettigheder for vores medlemmer ude på ingeniørernes arbejdspladser, både nationalt og internationalt.

Men det var nu i Uddannelses- og kompetenceudvalget, hvor jeg var formand, og Anker medlem, at vi virkelig dystede og dermed lærte hinanden at kende. Udvalget var et af IDAs politikformulerende udvalg. Vores opgave var bl.a. at forholde os til, hvad IDA i perioden 2001- 2004 skulle mene om kompetenceudviklings-muligheder for den uddannede ingeniør, såvel som uddannelses- og forsknings-politikken i Danmark. Det var her vi i udvalget virkelig fik glæde at det gode hoved, der sidder på Anker Lohmann. Hans mange år som underviser på AUC slog her igennem med nogle krystalklare – og dermed ikke altid lige pragmatiske - holdninger til, hvorledes universiteter skal ledes, hvorledes forskning skal organiseres og ikke mindst hvilke krav der skal stilles til undervisningen af fremtidens nye ingeniører. Ligesom det dybe engagement og viden inden for planlægningsområdet prægede hans argumentationer.

Udvalget havde også ansvaret for at indstille optagelses-

Af Lars Bytoft Olsen, Formand for IDA

grundlaget for medlemmer i IDA. Vi havde derfor i udvalget mange - kan jeg roligt sige - heftige diskussioner om, hvilke uddannelser vi kunne og især hvilke vi ikke kunne/skulle betragte, som "rigtige ingeniøruddannelser".

I en tid med bachelorisering af uddannelserne, i en tid hvor vi ser flere og flere særprægede kombinationsuddannelser på tværs af teknologi, sundhed, arkitektur osv. er det helt afgørende, at vi fører denne diskussion, og ikke går på kompromis. Men med Anker er der ikke nogen fare for det. Han er nemlig en principfast herre, der lægger sin sjæl ind i det han beskæftiger sig med.

Anker vil altid – i min hukommelse – stå som en "rigtig" ingeniør, og én som jeg er stolt af at kende, og har stor faglig og personlig respekt for. Jeg håber at der i fremtiden også må komme mange andre som ham, ikke mindst på grundlag af det arbejde, han selv var med til at præge....

En engageret underviser og kollega

Af Harry Lahrmann, Civilingeniør

Jeg mødte Anker første gang på Danmarks Ingeniørakademis Bygningsafdeling i Aalborg i 1972. Anker var netop startet som underviser på Ingeniørakademiet efter nogle år hos trafik- og byplanlæggerfirmaet Anders Nyvig, og jeg var netop startet som studerende.

Selv om by- og trafikplanlægning ikke var et af de højest profilerede fag på bygningsingeniørstudiet, blev det for en del af os hurtigt den primære interesse, fordi faget havde nogle fantastisk gode undervisere, samtidig med at faget kombinerede ingeniørfaglighed og samfundsfaglighed. Ingeniørdocent Olaus Kellermann og byplanchef Erik Pedersen var de erfarne, og så var der Anker, som netop var kommet til Aalborg fra tidens førende trafik- og byplantegnestue i København. Og Anker havde et engagement for sit fag, som var utrolig inspirerende, og som i den grad smittede.

Anker engagerede sig, som da han, netop ankommet til byen, kastede sig ud i en kamp for at få Mariendals Mølle indføringen stoppet. Fagligt set er der ingen tvivl om, at Anker havde ret, men der var bare lige den hage ved det, at anlægsarbejderne var i fuld gang, og den første bro bygget, men det generede ikke Anker, mange husker billedet af ham i Stiftstidende med broen i baggrunden og med overskriften: Spræng den bro bort.

Efter bygningsingeniørstudiets obligatoriske to by- og trafikplanlægningskurser var overstået efter 3. semester, var flokken af "vakte" noget bekymrede med udsigten til at skulle færdiggøre studiet uden flere kurser i by- og trafikplanlægning. Men straks var Anker på banen med et "tilbud" om et nyt kursus. Under indtryk af, at Aalborg Universitets Center var under planlægning, formulerede Anker selvfølgelig kurset

som et problemorienteret projektarbejde i tæt samspil med det omgivende samfund.

Projektarbejdet var en analyse af Vejgaard Center i samarbejde med Aalborg Kommune og Vejgaard Handelsstandsforening. Vi registrerede og talte trafik til den store guldmedalje, der blev analyseret uheld, undersøgt handelsoplande og lavet parkeringsanalyser. Den nyeste teknologi blev taget i brug. Data blev indtastet på hulkort og behandlet på kommunens databehandlingsanlæg, så ikke et øje var tørt (1973). Der blev tegnet planer og lavet plancher, og det hele blev præsenteret først for Handelsstandsforeningen og kommunen og siden på et borgermøde i Vejgaardhallen med 300 fremmødte.

Igennem hele projektet vejledte Anker os med sikker hånd, langt hen ad vejen var planen jo nok mere Ankers plan end vores, men Anker forstod at vejlede os, så vi tog ejerskab til og brændte for analyserne og planerne.

At Anker stadig kan skabe engagement hos de studerende, blev jeg mindet om her i dette forår, hvor en gruppe af Ankers basisstuderende var i Stiftstidende med en historie om de dårlige trafikforhold omkring Gigantium. De studerende havde analyseret trafikforholdene omkring Gigantium og var kommet frem til, at de nye veje, som Aalborg Kommune er i færd med at etablere i Universitetsområdet, slet ikke har kapacitet til at afvikle trafikken fra Gigantium, når der er store stævner.

I 1987 vendte jeg tilbage til Aalborg, som adjunkt på AUC og dermed som kollega til Anker. Dengang var Anker fakultetsstudienævnsformand og dermed på toppen af sin karriere for den anden af hans interesser, nemlig det studiepolitiske arbejde.

Det studiepolitiske har altid interesseret Anker, og i dette arbejde har han til stadighed forsvaret de studerendes interesser. På et universitet er der en konstant kamp om ressourcerne imellem forskningen og undervisningen, og som fakultetsstudienævnnsformand vogtede han med stor dygtighed undervisningens interesser. Han formulerede fællesbestemmelserne for ingeniøruddannelserne på AUC, der i høj grad sikrede de studerende ressourcer til undervisningen, og derefter havde alle studienævn at rette sig. Fællesbestemmelserne sikrede og beskyttede de studerendes interesser, og formastede en studienævnnsformand sig til i et forslag til ny studieordning at forsøge at afvige fra dydens smalle vej, var Anker der øjeblikkeligt med pegepinden.

Senere blev fakultetsstudienævnet nedlagt, og Ankers engagement vendte sig igen mod det faglige arbejdet i Trafikforskningsgruppen, hvor vi siden har arbejdet tæt sammen.

Ankers faglige fundament blev til i årene omkring 1970, hvor problemerne var mange trafikulykker, forventningen en eksponentiel bilvækst og det planlægningsmæssige svar: Flere veje og trafikdifferentiering efter de svenske SCAFT principper. I 80'erne med negativ trafikvækst ændredes de planlægningsmæssige idealer mod trafiksaneringer og miljøprioriterede gennemfarter alt sammen metoder til forbedring af trafiksikkerhed og trafikmiljø ved nedbygning af vejene. Disse nedbygningstanker blev aldrig Ankers kop te, han forblev tro mod SCAFT. I stedet kastede Anker sig over planlægning for den kollektive trafik, som i disse år blev udbygget kraftigt.

Anker er nemlig først helt i sit es, når der skal planlægges nyt og bygges ud. At se ham skitsere et nyt vejsystem, hvad enten det er et vej- og stinet i et nyt byområde eller nye mo-

torveje og tilslutningsanlæg, er en fornøjelse. Lynhurtigt er systemet skitseret, og efterfølgende kan Anker argumentere for løsning med en overbevisning, så man skal stå tidligt op, hvis man er uenig.

Som kun få forstår Anker byens trafiksystem, forstår hvordan trafik genereres og attraheres, og hvordan sammenhængen er mellem byplanlægning og trafikplanlægning.

I de sidste år har Trafikforskningsgruppen opbygget en ny civilingeniørspecialisering i Veje og Trafik. I dette arbejde har Anker været en afgørende nøglespiller bl.a. omkring uddannelsens kontakt til professionen i form af sommerferiejobs og praktikpladser til uddannelsens studerende. Han har også taget slæbet i studienævnet og skrevet studieordning og studievejledninger og i dette arbejde har vi i høj grad nydt godt af Ankers mangeårige erfaring fra det studiepolitiske og studiebureaukratiske arbejde.

Anker har nu valgt at trække sig som aktiv på arbejdsmarkedet, men jeg er sikker på, at vi ikke har hørt det sidste faglige indlæg fra Anker endnu, hvad enten det drejer sig om trængselsproblemerne på Motorring3 i København eller den 3. limfjordsforbindelse.

En hilsen fra Årets Landsbyven i Ålborg Kommune 1993

Af Barbara Diklev, Redaktør

Landsbysamarbejdet i Aalborg kommune, LAK, har betydet meget for den gode stilling, landsbyerne har i storbykommunen. Det er ikke kommet af sig selv, men ved hårdt arbejde på mange fronter. Anker har været med i det arbejde siden starten som en af initiativtagerne til LAK, og næstformand så længe samarbejdet har været, en god position for en, der er så vidende om mange forhold og så gerne går ind i debatten om landsbyernes forhold, næsten uanset emne. Den til enhver tid siddende formand har haft stor gavn af den vedvarende næstformand!

Det er klart at det nytter at gøre noget. Anker har på vegne af Vaarst kæmpet for anlæggelsen af Vaarst Vestervang, de første jordbrugsparceller i åbent land, og med energi- og miljø-hensyn, som var forud for deres tid.

Godt nok blev Vaarst skole lukket, da der så ud til rigtigt at komme børn til byen med de 13 nye familier i Vaarst Vestervang, og godt nok gav det en nedtur i Vaarst, men friskolen, som startede i baptistkirken, havde gode géner og har nu en af de fineste bygninger i Vaarst by.

På vegne af Landsbyerne i Ålborg Kommune gik Anker først ind i kampen for barmarksværkerne og siden, da der blev ændret på tilskud og afregning gik han i LAK ind i kampen for økonomien i barmarksværkerne. Specielt Langholt kom til at fylde meget. De havde dårlige forhold for deres barmarksværk, næsten fra starten. Det gik meget, meget bedre i Vaarst, hvor Vaarst-Fjellerad kraftvarmeværk kørte med naturgas i flere år, indtil udbygningen, biogasanlægget, kom til. Et avanceret projekt for en landsby - også selvom det var to landsbyer, der arbejdede sammen om projektet.

Barmarksværkerne fyldte så meget i LAK, at man på et tidspunkt simpelthen vedtog at lade problemet ligge efter de første seks-syv år, fordi man i bestyrelsen syntes, der måtte være andet i landsbylivet end problemer med varmeværkerne. Nu skulle man se på kultur og andre positive emner. Det gjorde man så!

Beboerforeningen i Vaarst har været medlem af min forening, Landsforeningen Af Landsbysamfund i mange år. Den er ikke med p.t. men det kan der være mange grunde til. Det var igennem mit arbejde for LAL, at jeg lærte Anker at kende. I 1993 blev jeg kontaktet af ham med spørgsmålet, om jeg ville være Årets Landsbyven i Ålborg Kommune. Det var en meget stor glæde at få den ære. Jeg havde kun været redaktør af Landsbynyt i 2½ år, og allerede havde LAK og Anker Lohmann lagt mærke til mit arbejde i den samlende landsbyforening. Ankers ord var: "Du skriver så dejlig positivt om det, vi slås med, og det er flot, så mange forskellige, du kan få til at bidrage frivilligt til bladet." Sødere end englesang var de ord på det tidspunkt, og jeg har så taget de næste 11 år med i landsbyarbejdet og stødt på Anker og opsøgt ham ved flere lejligheder.

Ikke alt arbejde er lønnet! F.eks. er arbejdet med landsbyer frivilligt, uanset om man er lokal eller landsdækkende. Når nu du går på pension, Anker, er det vigtigt for mig at understrege netop det faktum, så du holder ved landsbyarbejdet og stadig vil være i stand til at kunne svare på hvad som helst i den forbindelse i mange år endnu, på pension men som frivillig!

Godt arbejdsotium.

Anker og IDA

Tidligere formand for IS og næstformand IDA Aalborg Afdeling og Aalborg Regionen, HB, Repræsentantskabet og Fagteknisk Råd - Fagrådet.

Ildsjælen Anker

Ildsjælen Anker giver aldrig op og er ikke til at komme uden om, idet Anker altid går 100 % ind for opgaven, om det så skal koste et par nattetimer, adskillige beregninger og masser af telefonopkald, som kan bruges som bevismateriale - overtalelsesmateriale til næste dags møde.

Man skal derfor gøre sig det helt klart, at hvis man ikke er enig med Anker og ønsker at flytte ham holdningsmæssigt til en bestemt sag, skal man have gjort sit hjemmearbejde og stå tidligt op.

Anker taber ikke, men vender tingene til en vinderposition. Anker var en dyb modstander af IS's mange faggrupper i relation til DIF, hvor man lokalt kun havde en bestyrelse til at klare det hele.

Der blev derfor i den forbindelse produceret utallige beregninger over økonomi samt antal involverede bestyrelsesposter i relation til det faktiske udbytte for medlemmerne.

Anker tabte slaget, men vendte det hurtigt til i stedet at gå aktivt ind i sagen ved at motivere dygtige personer med et stort fagligt engagement, til at etablere bæredygtige faggrupper. Resultatet blev, at Nordjylland foruden København har det største antal faggrupper.

Hold sammen på Nordjylland

Selvom det måske ikke er det første indtryk, man får, er An-

Af Lene Rubæk, PLANKonsulenten

ker også en meget social person og har gjort meget for at holde sammen på organisationen i Nordjylland. Dels ved at holde fælles møder med bestyrelsen fra de øvrige afdelinger og dels ved at sikre deres og øvrige medlemmers deltagelse i den årlige julefrokost i Aalborg, hvor vi alle har haft stor glæde af Ankers og datterens sangstemmer.

De unge Juniormedlemmer

De unge juniorer fik også en særlig plads i Ankers hjerte, idet hvervningen af nye medlemmer blev startet ved en stor tilrettelagt juniorfest i hans formandstid. Kontakten til disse gav også mulighed for at finde og placere nogle af de unge, der kunne gå ind og være med i det lokale foreningsarbejde.

"Blandt andet skriver Anker Lohmann-Hansen, trafikforsker og næstformand i foreningen Landsbyerne i Aalborg Kommune: "Vejen er en trafikplanmæssig fejltagelse. (...) Da lukningen af Thistedvej efter protester alligevel ikke gennemføres, falder grundlaget for vejen bort."

Kilde: Aalborg Stiftstidende, 7. april 1999, Dorte Kandi og Susanne Justse, s.5.

Anker her og der og alle vegne

Af Henrik Lund, Lektor

En dag kom Anker ind på mit kontor og sagde: *"Henrik, nu har du arbejdet nok med alt det teori. Nu må du også gøre noget i praksis!"*. Det viste sig, at Anker ville have mig med i et vindmøllelaug i Vaarst. De ville opstille en 150 kW Bonus vindmølle, og de fleste andele var tegnet lokalt. *"Nu åbner vi for, at folk uden for Vaarst også kan komme med"*, forklarede Anker. Det var i 1988. Anker og jeg var kolleger på Aalborg Universitet. Han arbejdede med trafik, og jeg med energi. Så jeg ville naturligvis gerne være med til at opstille en vindmølle. En del af Ankers plan var, at jeg skulle med i bestyrelsen, men det røbede Anker først senere!

Situationen er typisk for Anker. Altid fuld af initiativ og virkelyst. Altid med en plan i baghovedet. Og altid med en god fornemmelse for hvilke folk han skal inddrage hvordan og hvornår. Det hele krydret med et godt snakketøj og en god portion frækhed. Alt sammen egenskaber, der er nødvendige, når man som Anker opererer i det spændende grænseland mellem langsigtede visioner og konkrete realiserbare projekter.

Sådan har Anker mange gange været en afgørende spiller i landsbyen Vaarst, som ligger 15 km syd for hans arbejdsplads på Aalborg Universitet. Ofte har byen skullet finde sine ben i en hurtigt skiftende verden, der ikke altid har gjort det lige nemt at overleve som aktivt og livskraftigt lokalsamfund. Altid båret af en ukuelig optimisme og tro på, at tingene kan lade sig gøre, har Anker deltaget i et utal af foreninger såvel som redningsplaner og fremadrettede initiativer.

Et af initiativerne var etableringen af Vaarst Vestervang, hvor jeg selv bor. Bebyggelsen er en andelsboligforening med 16 nyopførte "nedlagte landbrug" bygget i 1991 på åben mark

og med masser af jordarealer. Min kone og jeg havde lyst til at flytte på landet og Anker kombinerede det hurtigt med byudvikling i Vaarst. Forbilledet var "landbrugs-parceller", som kort forinden var etableret som almen nyttige boliger i Møldrup kommune. Nyopførte boliger kombineres med jordtilliggende på typisk 1 tønde land per bolig.

Fuld af optimisme gik Anker og jeg i gang med projektet. Det viste sig dog hurtigt at dreje sig om en besværlig vej med mange forhindringer. Vi skulle finde en, der ville sælge jord. Vi skulle have andelsbolig byggekvote. Vi skulle have lov af kommunen til at bygge, og der skulle laves lokalplan. Det sidste medførte, at amtet protesterede. Det samme gjorde et organ, der hedder landsbrugskommissionen, som jeg først da opdagede eksistensen af. Og vi skulle selvfølgelig også finde 15 andre familier, der havde lyst til at flytte til Vaarst

Det hele blev ikke lettere af, at forskellige regler og love blev ændret undervejs. Således blev finansieringen af andelsboliger stærkt forringet og en ny lov skabte uklarhed om, hvorvidt det var den lokale landbrugskommission eller det centrale organ, der skulle bestemme.

Mange bekymringer var der. Men en ting var sikker. Anker havde gåpåmodet og optimismen i behold under hele forløbet. Blev en vej spærret var Anker altid mand for at finde en ny. Et afgørende møde med Martin Glerup, den daværende formand for amtets teknik og miljø udvalg, blev holdt på Ankers bopæl. Resultatet var positivt. Martin Glerup stillede en dispensation i amtet i udsigt. *"Men landbrugskommissionen må I selv klare"*, sagde han. Og det gjorde vi så. Men det er en anden historie.

Stærkt hjulpet på vej af Anker og med mange andre menneskers hjælp lykkedes det til sidst, og stor var glæden da første spadestik kunne tages i foråret 1991 og endnu større da de første flyttede ind i efteråret.

På samme måde har Anker deltaget i en lang række af andre initiativer.

Man skal ikke have kendt Anker længe før man finder ud af, hvor stor pris han sætter på fester. Anker elsker fester, især hvis der kan etableres en eller anden form for tradition, meget gerne med et loge-lignende islæt. Således har vindmøllelaugets generalforsamling såvel som den årlige julefrokost i bestyrelsen stille og roligt udviklet sig til udsøgte kulinariske oplevelser med fast kok og alt hvad hjertet begærer.

Og vindmøllelauget er langt fra det eneste sted, hvor Anker har udlevet sin trang til festivitas. I en periode risikerede intetanende handlende i Brugsen i Vaarst lørdag formiddag at blive mødt af et optog med trommeledsagelse, som gik en runde i de få gader, som udgør det indre af Vaarst bymidte. Det drejede sig om opvarmningen til en af Boccia-klubbens traditionsrige sommerfester, som - så vidt jeg har hørt - omfattede helstegt pattegris. Og vist nok også fælles romerbad ved Nordkraft, da det stadig var muligt. For mig ingen tvivl om, hvorfra initiativerne udsprang!

Henrik Lund

*"Landsbyer: Vi vil have vores egen rådmand."
"Jeg tror ikke, at der kommer mange forandringer hvis embedsmændene og politikerne er de samme, hvis ikke, at der er nogen, der får landdistrikterne som opgave, siger Anker Lohmann-Hansen, der er næstformand i Landsbyerne i Aalborg Kommune."*

Kilde: Nordjyske Stiftstidende, 27. oktober 2005, Jesper Schouenborg

Spiritus Ritus Cantus Anker og Snapseritualforskningen

Af Magister Bibendi

"..... Da drog landsknekten sitt svärd ur baljen och klöv munken ifrån hjässan til fotsulan. Den ene hälften rullade ur vägen långt ner i diket til vänster – och var tyst. Den andra hälften rullade ner i diket til höger och var också tyst. Men den tredje hälften fortfarade marchen, allt medan han sjöng: *Nu skall den lille halvan få gå, få gå, Nu skall den lille halvan.....*"

- hvorefter den hele forsamling af feststemte snapseritualforskere i ét drag tømmer glasset med "Halvan", den anden i Snapserituallets lange række af snapse, alt sammen under Ankers kyndige - og myndige - ledelse. Forud for afsyngelsen af den sidste hilsen til "Halvan" og udtømningen af samme har forsamlingen andægtigt lyttet til Ankers uforlignelige fortolkning af den sælsomme beretning om den stakkels munk, der blev kløvet i, ikke to, men tre halvdele – en i nogen grad naturstridig hændelse og et mysterium, der har optaget generationer af snapseritualforskere, ikke mindst blandt ingeniører og andet naturvidenskabeligt dannet godtfolk.

Vi er til Symposium for Snapseritualforskning i Aalborg – det årligt tilbagevendende højdepunkt i snapseritualforskernes faglige liv, den begivenhed, hvor frugten af dagligdagens møjsommelige slid med udforskning af Snapserituallets hemmeligheder skal høstes. Og det er en ren og skær tilfældighed - hævder Anker - at Symposiet hvert år er henlagt til den sidste lørdag før jul, altså præcist samme dag, som de nordjyske ingeniører under passende former fejrer deres forenings fødselsdag med en opulent frokost. Sådan var det, dengang foreningen hed DIFAN, hvor Anker var formand, og sådan blev det også fra 1994/95, da foreningen blev til IDA, hvor Anker også blev formand.

Formanden ringer med klokken, og den muntre snakken omkring de festdækkede borde forstummer, og alle lytter forventningsfuldt. Anker hæver røsten og byder velkommen til dette års Symposium for Snapseritualforskning - venligt, men myndigt, så ingen i studentikos kådhed kan være i tvivl om, at dette er et seriøst arbejdende videnskabeligt forum og ikke en banal forenings-julefrokost. Han minder om, at vi er forsamlede alene for at føre åndrig samtale med kultiverede og lærde kolleger og for at høre om snapseritualforskningens seneste resultater. Men han minder også om, at foreningens økonomi som sædvanlig er svagelig, så der i år kun udsækkes 5 snaps (per mand). Efter denne opbyggelige indledning videregiver han straks ordet til Magister Bibendi, der efter en kort introduktion af den første snaps "Helan" slår tonen an på klaveret og videregiver den til symposiets troubadour - det er naturligvis også Anker. Med sin lyriske tenor foredrager han i solosang den sørgmodige vise om den lille fugl, der sad og sang hele dagen uden at få sunget andet end "Helan går". Og så er det hele i gang!

Det årlige Symposium for Snapseritualforskning er helt og holdent Ankers opfindelse. Vel har ingeniører alle dage i festligt lag sunget drikkeviser og også brugt Snapserituallet som den spirituelle ramme om nydelsen af det veldækkede bords lyksaligheder, men det er Ankers fortjeneste, at Snapserituallet er blevet videnskabeliggjort. Han har i Snapserituallet og i brugen af det set et stykke bevaringsværdig kultur, som kun kan reddes for eftertiden ved en ihærdig videnskabelig indsats.

Men han indså også tidligt, at hvis man skal tages alvorligt som forsker, bliver man nødt til at følge parolen og ligesom det øvrige forskerfolk under kampråbet "Publish or Perish"

drage på videnskabelige korstog rundt i alverdens riger og lande til symposier - eller selv arrangere symposier. Anker vidste selvfølgelig (ty han är en bildad man), at *Symposium* i virkeligheden er en latinsk udgave af det græske ord *Symposium*, der oprindeligt betød *samvær*. Men de gamle grækere havde jo god sans for at forene det nyttige med det behagelige, så det blev efterhånden synonymt med *drikkegilde*, altså kultiveret samvær, hvor man nød vin i mådelige (og lejlighedsvis umådelige) mængder under udfoldelse af åndrig samtale. Dette var lige, hvad Anker havde brug for i sin utrættelige kulturkamp for Snapseritualets bevarelse. Traditionen med det årlige Symposium for Snapseritualforskning var skabt.

En yngre snapseritualforsker spurgte en gang Anker, om ikke symposiets *agenda* til forveksling lignede sidste års agenda. Ih jo, det gjorde den da, og det gør den også næste år, svarede Anker. Det er jo netop meningen med ethvert symposium, at man år efter år mødes med de samme mennesker og hører på de samme indlæg som sidste år. Det gælder også de omdelte proceedings. Også de er som ved ethvert andet symposium stort set et genoptryk af de papers, der blev præsenteret sidste år.

Magister Bibendi ringer igen med klokken. Nu skal vi til "Tersen", og tonen slås an til den indledende solosang. Formanden stemmer i med sin lyriske tenor og kalder på de tørstige strubers vegne længselsfuldt på den lille tredjemand, som nu snart skal "få gå, få gå, få gå...". Og mens tredje- manden stille glider ned, får Anker en ny idé. Vi må ha' startet en "Folkebevægelse for Selskabstømning". Vi må stå sammen mod den omsiggribende og helt meningsløse kriminalisering af begrebet selskabstømning. Den er et groft anslag mod

selve grundlaget for vor ædle idræt, som jo netop er i festligt lag og i godt selskab at tømme det ene glas snaps efter det andet under afsyngelse af et kultiveret ritual. Altså i bedste forstand netop *selskabstømning*.

Men også snapseritualforskere har brug for at slappe af ind imellem. Så nu bli'r der ringet til *Lunchbreak*. I symposiesproget betyder lunchbreak jo normalt, at man holder en pause i de dybsindige drøftelser for at drikke kaffe eller sluge en sandwich i en fart. Sådan gør man ikke hos os, for vi er ikke et helt almindeligt symposium; hos os betyder lunchbreak, at vi holder en *pause i frokosten*, ét af symposiets højdepunkter. Alle venter spændt. Hvilke overraskelser har Anker nu til os i år? Og så endelig kan Magister Bibendi præsentere: Mine damer og herrer, tag vel imod dem....! Og ind træder - ja, hvem? Det kan være *Old Spice* (en barbershop-kvartet af kjoleklædte herrer), et *Dixieland-band*, *Hendes Majestæt Dronningen*, *Ida's showband* ...eller noget helt femte. Bra- gende bifald!

Nu er stemningen ved at være deroppe, hvor Anker gerne vil ha' den. Men Magister Bibendi presser på for at komme videre. Han ved af erfaring, at det alligevel ikke bare bli'r til de 5 snapse, Anker har bebudet. Der viser sig nok ét eller andet. Klokken bimler igen, og formanden rejser sig (rejses) op for at synge den indledende solosang til "Kvarten" om den lille fjerdemand, som nu skal "så brat en afsked tage". Og væk er den, mens "Kongen alene titter bag grene.....og hører fra højen vor bæger-klang", altsammen til tonerne af "Elverhøj". Og vi går straks videre til "Kvinten", der efter afskeden får det sigende postludium "Men når i morgen du kommer tilbage, sig mig så alt, hvad du så".

Det hele går nu så stærkt, at man for længst er ophørt med at diskutere de fremlagte teorier og hypoteser. Og som Magister Bibendi havde frygtet, giver kassereren efter for et uimodståeligt pres for at spendere endnu en omgang – eller to – og så er der selvfølgelig altid Konsul Marcussens fond at falde tilbage på. Men der er endnu langt igen, hvis alle 14 skal nås. Efter "Seksten" (i folkemunde kaldt 16) følger nemlig Rivan, Rafflan, Rännan, Smuttan, Smuttans unge, Femton droppar, Lille Manassa og Lille Manassas bror. Der foreligger ingen sikker dokumentation for, at man på noget dansk Symposium for Snapseritualforskning har nået alle 14 punkter på agendaen. Det ville ellers have været Anker en kær tanke.

I 1999 fik Anker den storartede idé, at det kunne fremme Snapseritualforskningen, hvis man indstiftede en pris til anerkendelse af personer, der havde gjort en særlig indsats for foreningen. Det kunne passende ske som markering af IDA's 5 års fødselsdag. Som sagt, så gjort. Efter inspiration fra den norske søsterforenings pris "Den gyllne bøk" (som Anker selv er blevet hædret med) indstiftedes "Det gyldne Bæger", der nu (2005) er uddelt i alt 6 gange til mænd og en enkelt kvinde, der efter bestyrelsens opfattelse har gjort sig fortjent til denne anerkendelse. Den består af en messingpokal, der går på omgang, samt et lille messingbæger til ejendom, begge dele med inskription. På grund af bestemmelsen om, at "Det gyldne Bæger" kun kan tildeles personer uden for bestyrelsen, modtog Anker først prisen i 2001 – som den ubetinget mest fortjenstfulde modtager af "Det gyldne Bæger" nogensinde.

Overskriften på denne artikel vil nok forekomme en anelse kryptisk for de fleste. Den stammer fra ét af Ankers påhit, da han en gang som symposiets Proceeding-editor skulle

sætte en overskrift på et sælsomt paper, der var blevet indleveret anonymt til symposiekomitéen, og som angiveligt skulle stamme fra Vatikanets kældre, hvorfra det på mystisk vis havde fundet vej til Danmark. Anker syntes, at overskriften skulle skrives på latin, og han skrev derfor *Spiritus Ritus Cantus*. Teksten i paper'et er skrevet på et gebrokkent italiensk og lyder således:

E Lancor, Ei Gopfa de Rala Lala La
E Lancor, Ei Gopfa de Rala La
Odenso minte e Lantar
Aninte Eler Al Vanfor
E Lancor, Ei Gopfa de Rala La.

Det var der jo ingen, der forstod – heller ikke Anker, da han satte overskriften på teksten. Hvad Anker heller ikke vidste dengang, var, at en ung ambitiøs snapseritualforsker allerede havde knækket koden: Det er jo simpelthen teksten til den første sang i Snapseritualet: "Helan går, hej kom fallera, hurra, hurra....." (Prøv selv at synge teksten på melodien til "Helan"). Ifølge overleveringen skyldes teksten en italiensk munk, der havde været på besøg i Uppsala, hvor han blandt meget andet godt havde deltaget i et ordentligt drikkegilde med sine svenske kolleger. Her havde den første sang i Snapseritualet gjort så stort indtryk på ham, at han var i stand til at nedskrive teksten, da han kom hjem til Vatikanet. Hændelsesforløbet er ikke endegyldigt dokumenteret, men indtil det modsatte er bevist, lader vi det stå til troende. Tak til Anker, fordi han lod tvivlen komme historien til gode.

Det forlyder, at Anker har planer om at afslutte sit virke som aktiv forsker og underviser på universitetet. Det er selvfølgelig beklageligt for universitetet, men hvis nogen forestiller sig, at

Anker skulle sætte sig hen og blive inaktiv pensionist, er jeg sikker på, at de ta'r grundigt fejl. Set i det lys er det selvfølgelig en gevinst for Snapseritualetforskningen, at Anker nu får mere tid til den side af hans mangeartede gøremål. Vi glæder os.

"ALH anfører det også som en fejl, at der i modelberegningerne ikke er taget højde for at der frem til modelåret 2015 etableres nye veje i Aalborgområdet. Det er korrekt, at der ikke er forudsat nye veje, og det skyldes, at der ikke er besluttet etableret nye større vej anlæg i Aalborg-området. De planlagte større vej anlæg er i stedet beskrevet særskilt."

Kilde: Nordjyske Stiftstidende, 6. august 2003, Svend Tøfting, 3. sektion side 2.

Anker er Anker

Af Svend Tøfting, Nordjyllands Amt, Fmd. IDA Nord og Aalborg Afdeling

Anker er Anker - ingen tvivl om det. Anker er en ildsjæl - det er der heller ingen tvivl om.

For når Anker vælger at beskæftige sig med et eller andet emne, så er det 100 % - der er ingen mellemvej.

Sådan er det også på de efterhånden mange områder, hvor jeg har arbejdet sammen med Anker. Det har været inden for Landsbysamarbejdet, som ekstern lektor på Universitetet, i Ingeniørforeningen, IDA, og ved planlægning af 3. Limfjordsforbindelse. Og så har jeg også prøvet at lave en besvarelse til arkitektkonkurrence sammen med Anker - en særlig oplevelse.

IDA

Et af de områder, Anker har brugt meget tid på i de senere år, har været som aktiv i Ingeniørforeningen. Det var i begyndelsen af 1990'erne som formand for Dansk Ingeniørforening i Nordjylland og efter sammenlægningen med Ingeniørsammenslutningen i 1995 blev han IDA's første regionsformand i det nordjyske, en post han beklædte frem til 2001. Han var således en af arkitekterne bag sammenlægningen, og som IDA's regionsformand fik han regionen opbygget til at være den mest aktive af landets otte regioner.

Han kastede sig også over landspolitikken i IDA. Han startede på Ingeniørlisten, men brød ud og lavede sin egen liste, Lokallisten, som var repræsenteret i IDA's repræsentantskab i 6 år.

Det var Anker, der fik mig engageret i IDA i sin tid, og jeg efterfulgte ham som formand i 2001. Selv om Anker trådte ud af det lokale IDA-arbejde, så forblev han aktiv på landsplan. Der er andre indlæg, der vil beskæftige sig med denne side af

Ankers mange aktiviteter, så det vil jeg ikke berøre mere end blot sige, at han gennem dette arbejde har gjort et uvurderligt arbejde for den nordjyske ingeniørstand.

Og selv om han var stoppet som aktiv i IDA, så accepterede han at tage endnu en tårn i det uddannelsespolitiske udvalg, da vi spurgte ham. Tak for det, Anker.

3. Limfjordsforbindelse

Planlægningen af den 3. Limfjordsforbindelse har altid haft Ankers store interesse. Det var ham, der midt i 90'erne opfandt "parallel tunnelen" som den langsigtede løsning for udvidelse af kapaciteten for den fjordkrydsende trafik.

Han påpegede mange fejl og mangler i planlægningsarbejdet midt i 90'erne. Hans kritikpunkter medførte nye undersøgelser, og efter mange undersøgelser stod vi i 1996 med to mulige løsninger, en parallel tunnel og en Lindholmløsning, og Anker var en stor fortaler for den førstnævnte.

I 2001 blev det (endnu en gang) vedtaget én gang for alle at fastlægge placeringen af den 3. Limfjordsforbindelse.

Jeg fik den lidt tvivlsomme opgave at være projektleder for denne planlægning i 2001-2003. Det blev i form af en VVM-undersøgelse, og det endte som bekendt med at 2/3 af Nordjyllands Amtsråd og Aalborg Byråd i september 2003 pegede på en vestlig løsning over Egholm.

Anker fulgte planlægningsarbejdet tæt, og vi havde mange drøftelser undervejs og tog langt hen ad vejen højde for dem i planlægningsarbejdet.

Jeg tilbød sågar Anker at blive konsulent for os, men han takkede pænt nej. Han ville have sin frihed til at kunne "hudflette" forslaget. Så galt gik det ikke, men han fandt dog et par punkter, han kunne kaste sig over i debatten, men det var småting i forhold til de tidligere undersøgelser.

Bilisten Anker

Ankers engagement i 3. Limfjordsforbindelse er meget kendetegnende for hans måde at arbejde på. Han tager udgangspunkt i sine grundholdninger. Og der fremgår her klart, at han er en rigtig bilist med stort B, som meget ofte anskuer trafikplanlægningen fra førersædet.

Så når der er planer om at neddrogle veje i Aalborg for at fremme andre byfunktioner, så går han ofte på banen med sin sædvanlige iver. Og det er gennem årene blevet til mange sider i den lokale presse. Og pressen elsker Anker – for han har en forunderlig evne til at skære tingene ud i pap, så det er til at forstå. Han nærmest tvinger læserne til at tage stilling for eller imod. Der er ikke plads til nuancerede analyser for eller imod. Han har altid en pointe, og den er velargumenteret – for problemstillingen bliver altid sat skarpt op – vel at mærke set ud fra Ankers egne præmisser. Læserne får nærmest det indtryk, at det er de evige sandheder, de bliver præsenteret for. Og det er det også – set ud fra Ankers grundholdninger.

Men sådan har du altid ageret, Anker. Dine klare holdninger til næsten alting nærmest tvinger omgivelserne til at tage stilling. Og du får meget ofte gennemført dine synspunkter, men når det enkelte gange ikke lykkes, ja så slider det jo også mere. Men det har du efterhånden lært at leve med.

Og din måde at arbejde på er forbilledlig. Det er ikke sådan,

at du blot kritiserer løsninger. Du har også altid en løsning på "problemet", og den ofte vel beskrevet og illustreret.

Og vi er aldrig i tvivl om, hvad du mener. Du melder klart ud, og det er altid velforberedt. Så hvis vi skal overbevise dig om noget andet, skal vi være lige så godt forberedt.

Ildsjælen længe leve...

Nu forlader du snart din arbejdsplads gennem 30 år. Men jeg er sikker på, at du fortsat vil brænde dit lys – måske ikke i begge ender, så da i den ene.

For der vil fortsat være områder, hvor du kan udøve din store energi. Det bliver forhåbentlig mere i forhold til den voksende familie, men jeg ser da frem til fortsat at samarbejde med dig inden for vore fælles interesser.

Det er aldrig kedeligt at være, hvor du er. Tak for det – og jeg ser frem til endnu mange gode timer sammen med dig.

"Anker Lohmann Hansen, Vaarst: - Borgermøder er en af de få lejligheder, hvor borgerne kan ytre sig om større politiske spørgsmål. Hvis man ikke troede på, at politikerne ville lytte, så kunne man ligeså godt lade være med at møde op. Men jeg tror på, at har man gode argumenter i en sag, så lytter politikerne."

Kilde: Aalborg Stiftstidende, 11. juli 1989, Jens Hukjær.

Ølrejsen

Af Niels Melchior, Civilingeniør

Kære Anker

Ved min 60 års fødselsdag for 2 år siden havde jeg lavet en lang ønskeliste, som mange af mine gæster brugte. Af dig og Inger fik jeg imidlertid en bog, som ikke stod på listen, og jeg kendte den heller ikke. Bogen er skrevet af Carsten Berthelsen og titlen er "Ølrejsen". Det er en rigtig god bog, som giver inspiration til besøg i mange spændende - også mindre kendte - byer i Tyskland, Tjekkiet, Østrig og Belgien. Det er spændende både at læse om de mange bryggerier og disses ølprodukter, men bogen er også en rigtig god guide til de andre seværdigheder, der er i disse byer. Vores fagblad "Ingeniøren" skrev om bogen: "En herlig rejsebog... der er tale om den perfekte gave til enhver elsker af det gode øl."

Jeg syntes, at det var godt også at få andet, end det der stod på ønskelisten, og jeg læste bogen med stor interesse. Det er dog først nu, hvor jeg skal til at skrive om dig, at jeg kommer til at tænke på, at der måske er en dybere symbolsk betydning i, at I gav mig netop den bog. Vores fælles skæbneforløb kan med lidt god vilje godt føres ind under titlen "Ølrejsen"! Om du har tænkt på det, ved jeg jo ikke, men titlen har givet mig inspiration til at lade dette indlæg være en beskrivelse af vores fælles rejse. Det handler ikke om evig drikkeri sammen, men det handler om, at det altid har været festligt at være sammen med dig - sommetider er der så - især i vore yngre år - også blevet plads til, at der blev drukket et par øl! Det må vi se, om vi kan gøre lidt mere ved, når vi nu begge stopper med vort arbejde inden for kort tid.

Første gang jeg lagde mærke til dig var et par uger efter vores fælles studiestart den 1. september 1961 på Polyteknisk Læreanstalt på Sølvtorvet. Der blev holdt en velkomstafften i Polyteknisk Forening på Den nye læreanstalt på Østervold. Jeg bemærkede dig under ølkonkurrencen, hvor der blev konkurreret om, hvem

der kunne drikke en øl hurtigst. Min erindring er, at du vandt de bygningsingeniørstuderendes konkurrence, men at du blev slået i finalen af en maskiningeniørstuderende, der ligesom du kom fra Randers Statsskole. I havde nok smugtrænet på den skole!

Du var meget ofte med, når vi drog på studiebesøg på Carlsberg. Vi blev stamkunder, så vi fik "den blå tur" i stedet for rundgangen på hele bryggeriet. Den bestod i, at Carlsbergs særlige studenterguide, Balslev fandt et sted på det enormt store bryggeri, som vi ikke havde set før. Der gik vi så over, kiggede på det og gik derefter direkte til det egentlige, besøget i Carlsbergs Museum, hvor der blev serveret rigeligt med smagsprøver.

Hvert forår var vi ude at åbne Bakken. Det glemmer du ikke, for du har jo et evigt minde i den splint af din ene fortand, som jeg slog ud, da jeg vendte mig om, mens du var i gang med at drikke af en ølflaske.

Efter overstået studietid skiltes vore veje. Helt ærligt tænkte jeg nok ikke meget på dig i de første par år, men skæbnen ville, at de to konsulentfirmaer, vi var ansat i - du hos Nyvig i Hørsholm og jeg hos Blegvad og Nellemann i Aalborg - fik en fælles opgave med at lave generalplan og trafikplan for Aalborg. Der fik vi så forbindelse med hinanden igen, først gennem trafikplanarbejdet og senere, da jeg hyrede dig til at hjælpe med at lave trafikplan for Vejgaard, hvor du sad på mit kontor ved Stadsingeniøren i Aalborg i en periode - og hvor vi sikkert fik en øl ind imellem! Jeg har selv en tro på, at disse hyppige besøg i Aalborg i de år jo må have gjort dig varm på at bo i Aalborg, for du fik jo så i 1973 ansættelse på Danmarks Ingeniørakademi og flyttede herop sammen med din familie.

I slutningen af 70'erne genoptog vi Ølrejsen. På dit initiativ mødtes vi en gang om måneden på Vejgaard Kro sammen med Ole Thomsen, der var trafikplanlægger ved Amtet. Der spiste vi fro-

kost og drak et par øl. Det kunne man jo i 70'erne - også i arbejdstiden! De dialoger, vi havde dengang, var meget væsentlige for de principper, som den kollektive trafik i Aalborg blev tilrettelagt efter for de næste 25 år. Uden dig var planen ikke blevet som den blev, baseret grundlæggende på solidaritet, så der var en kollektiv trafik til alle, uanset, hvor man boede. Princippet blev forstærket i slutningen af 80'erne, da det konsulentfirma, du havde sammen med Bo Vagnby, var konsulent på en ny kollektiv trafikplan for Aalborg. Her blev solidaritetsprincipperne udvidet til endnu bredere kredse. Det var nemlig der, at servicebusserne blev introduceret, så også ældre og gangbesværede fik lettere ved at bruge den kollektive trafik. Først ved køreplansskiftet i 2004 blev solidaritetsprincippet forladt i Aalborg. At du - med din grundholdning - offentligt har reageret imod dette kan jeg godt forstå, selv om jeg ikke er enig med dig i din reaktion og konklusion - men det må vi drøfte over en øl ved lejlighed.

I slutningen af 70'erne, hvor vi mødtes på Vejgaard Kro, sad vi temmelig alene i ret nye funktioner, og vi havde alle tre brug for nogen at læsse frustrationerne af på, men også til at afprøve tanker og idéer. Dengang vidste vi ikke noget om networking. Begrebet var ikke opfundet! Men senere er det gået op for mig, at netop vores bekendtskab har været et af dem, der har haft allerstørst betydning for mig og min faglige udvikling og karriere. Utallige er de diskussioner, vi har haft gennem årene, både på universitet, med dig som konsulent, i ingeniørforeningen og privat. Du har altid været enormt engageret og haft en markant holdning. Og det skal egentlig også siges, at det faktisk i de allerfleste tilfælde har været uden, at der kommer øl på bordet!

Jeg er sikker på, at du har haft en tilsvarende indflydelse på en lang række andre planlæggeres liv og karriere. For mange har du været et fyrtårn, som man kunne være uenig med, men du var altid klar til en faglig diskussion, så man kunne komme videre. Selv om du nu forlader Universitetet, vil din betydning for alle

dem, der har forladt Aalborg Universitet som trafikplanlæggere i de sidste mere end 30 år være enormt stor både i forhold til det faglige og i forhold til den måde man omgås hinanden på.

Tak for din indsats. Den har været helt enestående. Og så ser jeg frem til, at ølrejsen kan fortsætte ved passende lejligheder.

"Den eneste måde man kan tvinge trafikken ned på er ved at indføre så alvorlige parkeringsrestriktioner, det er en politisk umulig beslutning i Aalborg" Anker Lohmann-Hansen, trafikforsker ved Aalborg Universitet"

Kilde: Nordjyske Stiftstidende, 28. december 2003, Jesper Schouenborg, 3. sektion side 5.

AAU t/r: Tanker om Anker

Signe Klintgaard Larsen, Civilingeniør

Jeg har taget turen mange gange. Med dette skrift vil jeg tage turen endnu engang for en sand ankermand: Anker Lohmann-Hansen.

Anker, du har en særlig stor stjerne, ikke bare hos mig, men også hos mange andre. Som jeg sidder her på Aalborg Busterminal ved NT, er der mange tanker, der fører til dig. At jeg sidder netop her, er i sig selv en ledetråd. Som lektor ved Aalborg Universitet, som forelæser, som vejleder og specialevejleder ikke mindst har du været en enorm inspirationskilde, der har været med til at lede mig ind på livets vej med kollektiv trafik. Tak for det!

Jeg husker særligt de dage, hvor vi time efter time diskuterede terminalstrukturen i Aalborg og indretningen af terminalområdet her. Det var nogle interessante vejledningss møder. Du lærte fra dig. Og du var ferm til at sætte tingene på spidsen og slå ned på steder, hvor der var huller, der skulle fyldes. Du gjorde det altid på en konstruktiv måde, der gav ro og lyst til at arbejde videre med tingene. "Projektvildledning" var aldrig noget, du praktiserede. Det var en kvalitet hos dig, som blev sat meget højt blandt de studerende.

Anker, du har altid brændt for dine sager og det i en grad, så det altid kunne mærkes ned på bageste stolerække. Til forelæsningsne kunne du på det nærmeste blive helt stakåndet, når du skulle nå at fortælle om alt det, hjertet var fyldt af. Måske derfor skød du ofte ordene ud i korte præcise sætninger som en ladt kanon. Krudt og kugler var der nok af. Påstande var der ingen af. Grafer og alskens sirligt udtænkte modeller blev brugt til at forklare og underbygge. Pædagogikken var i top.

Men vejledning er én ting, forelæsninger en anden. Du involverede dig altid langt bredere og dybere end det. Og snart var du hér, snart dér. Omstigningstid var sjældent en komponent i din praktiske verden. En halv omdrejning på skosålerne og du kunne være nærværende i en ny sammenhæng.

Du har altid elsket at involvere dig og har gang på gang vist, at det batter at blande sig i den offentlige debat, hvor politikere, embedsmænd og den brede offentlighed ikke sjældent har læst og lyttet til dine kritikpunkter og gode argumenter. Det er interessant læsning, som vi er mange, der har værdsat, uagtet at vi lever i en politisk virkelighed, hvor den ultimative drømmeplan sjældent lader sig føre ud i livet.

I Aalborg har vi som et godt eksempel fået en ny busterminal, som sikrer de rejsende bedre betingelser, end de har haft tidligere. Muligheden bød sig, da der kom en developer på banen, som ganske vist hellere ville lave butikssarkade end busterminal. Du har aldrig lagt skjul på din holdning til områdets indretning, hvor busser og rejsende ikke kan kåres som ubetingede vindere. Dine to væsentligste kritikpunkter har været manglende prioritering af nærhed mellem de kollektive transportmidler samt valg af bybusterminalens placering på Jyllandsgade med dagligt tusinder af krydsende trafikanter til følge. Ingen af delene er optimalt set med trafikplanlæggerøjne.

Når det kommer til Aalborg bymidte, har du heller aldrig været bleg for offentligt at give din mening til kende. Jeg tænker især på den evige diskussion af, om busserne bør forblive på Nytorv og Østergade, eller om de bør fjernes derfra. Skal, skal ikke. Byrådsmedlemmerne har haft svært ved at blive enige. Du har ikke været i tvivl: "*Giv busserne på Ny-*

torv en chance". Og har kommet med konstruktive forslag til, hvordan byens gågadesystem kan bindes sammen uden om Nytorv og Østerågade. Du har altid været god til at tænke i nye baner. Apropos baner, så har du ikke ligefrem rost den øremærkede statspakke på 125 mio., som fik Aalborg Nærbane på skinner. Vi har alle vore målestokke. Nogle bruger kr. - Anker bruger busser. Og du har da ret: det kunne være blevet til et par stykker...

At tale er at så, at lytte er at høste. For dig falder det helt naturligt at tale – lysten og evnen ligger lige for. Vi er rigtig mange, der har høstet! Må din talekraft bestå! Held og lykke fremover!

"Hver gang man sætter taksten ned, vil trafikken stige. Og man kan skrue på taksten, så den bliver selvfinansierende. Udbud og efterspørgsel gælder også indenfor trafik, siger Anker Lohmann-Hansen."

Kilde: Nordjyske Stiftstidende, 19. december 2004

"Det er skrupskørt"

"- Det er da det mest skrupskøre vejprojekt, jeg nogensinde har oplevet. Trafikforsker Anker Lohmann-Hansen ved knap, om han skal le eller græde over Nordjyllands Amts beslutning om en stikvej fra Høvejen til lufthavnen."

Kilde: Aalborg Stiftstidende, 2. februar 1999, Mogens Møller.